

SCT

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



**DOCUMENTO DIAGNÓSTICO DEL
PROGRAMA PRESUPUESTARIO K-031
“PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE
CARRETERAS ALIMENTADORAS Y
CAMINOS RURALES”**

**EN REVISION
POR LA UED DE
LA SHCP**



Contenido

SIGLAS Y ACRONIMOS.....	1
GLOSARIO	3
1. ANTECEDENTES.....	5
2. IDENTIFICACIÓN, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD	12
2.1 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	12
2.2 ESTADO ACTUAL DEL PROBLEMA	14
2.3 EVOLUCIÓN DEL PROBLEMA.....	15
2.4 EXPERIENCIAS DE ATENCIÓN	19
2.5 ÁRBOL DEL PROBLEMA	23
3. OBJETIVOS	24
3.1 ÁRBOL DE OBJETIVOS.....	24
3.2 DETERMINACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA.....	25
3.3 APORTACIÓN DEL PROGRAMA A LOS OBJETIVOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y DE LA INSTITUCIÓN.....	26
3.3.1 APORTACIÓN DEL PROGRAMA A LOS OBJETIVOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.....	26
3.3.2 APORTACIÓN DEL PROGRAMA A LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.....	27
3.3.3 APORTACIÓN DEL PROGRAMA A LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA ESPECIAL PARA LA PRODUCTIVIDAD Y LA COMPETITIVIDAD.....	28
3.3.4 APORTACIÓN DEL PROGRAMA A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.....	28
4. COBERTURA	29
4.1 IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN O ÁREA DE ENFOQUE POTENCIAL	29
4.2 IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN O ÁREA DE ENFOQUE OBJETIVO.....	30
4.3 CUANTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN O ÁREA DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO	31
4.4 FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN DE LA POBLACIÓN O ÁREA DE ENFOQUE POTENCIAL Y OBJETIVO.	32
5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS.....	32
6. DISEÑO DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES	35
6.1 MODALIDAD DEL PROGRAMA.....	35
6.2 DISEÑO DEL PROGRAMA.....	36
6.3 PREVISIONES PARA LA INTEGRACIÓN Y OPERACIÓN DEL PADRÓN DE BENEFICIARIOS	39
6.4 MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS.....	40
7. ANÁLISIS DE SIMILITUDES Y COMPLEMENTARIEDADES	51
8. PRESUPUESTO.....	52
9. BIBLIOGRAFÍA.....	54
ANEXOS.....	57
FICHA CON DATOS GENERALES DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES	58
COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS ENTRE PROGRAMAS	61





SIGLAS Y ACRONIMOS

C

CONAPO: Consejo Nacional de Población

D

DGC: Dirección General de Carreteras.

E

EAPp: Estructura Analítica del Programa Presupuestario.

G

GpR: Gestión por Resultados.

GUÍA MIR: Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores de Resultados.

L

LGEPF: Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales.

LGPCRCRA: Lineamientos Generales del Programa de Conservación y Reconstrucción de Caminos Rurales y Alimentadores.

M

MIR: Matriz de Indicadores para Resultados.

MML: Metodología de Marco Lógico.

O

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

P

PND: Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024.

Pp: Programa presupuestario.

PSCT: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.

R

RISCT: Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.





RNC: Red Nacional de Carreteras

S

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

T

TDPA: Tránsito Diario Promedio Anual.

TdR: Términos de Referencia.

U

UR: Unidad Responsable.





GLOSARIO

Árbol de Objetivos: Permite describir la situación que se alcanzará cuando se solucionen los problemas detectados en el árbol del problema. Se construye un árbol de objetivos partiendo del árbol del problema, buscando una solución para cada uno de los recuadros de dicho árbol y redactándolo de una manera positiva.

Árbol del Problema: Esquema grafico en donde se analiza el origen, comportamiento y consecuencias del problema definido a fin de establecer las diversas causas y su dinámica, así como sus efectos, y tendencias de cambio.

Componentes: Productos, bienes, servicios, entregables o apoyos destinados a la población o área de enfoque objetivo, realizados o entregados durante la ejecución del programa presupuestario para el logro de su propósito, de acuerdo con la Metodología de Marco Lógico;

Diagnóstico del programa: Documento de carácter público donde se definen y justifican los principales elementos del diseño conceptual de un programa presupuestario; debería contener los elementos señalados en los “Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación que se propongan incluir en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación”:

Matriz de Indicadores para Resultados (MIR): Herramienta que permite vincular los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los programas, resultado de un proceso de planeación realizado con base en la Metodología de Marco Lógico. Es una herramienta de planeación estratégica que en forma resumida y sencilla establece con claridad los objetivos del Pp y su alineación con los objetivos de la planeación nacional y sectorial; incorpora los indicadores que miden los objetivos y resultados esperados, y que son también un referente para el seguimiento y la evaluación; identifica los medios para obtener y verificar la información de los indicadores; describe los bienes y servicios que entrega el programa a la sociedad, para cumplir su objetivo, así como las actividades e insumos para producirlos e incluye supuestos sobre los riesgos y contingencias que pueden afectar el desempeño del programa;

Metodología de Marco Lógico: La Metodología de Marco Lógico es una herramienta que facilita el proceso de conceptualización, diseño, ejecución, monitoreo y evaluación de programas y proyectos; su aplicación permite: presentar de forma sistemática y lógica los objetivos de un programa y sus relaciones de causalidad; identificar y definir los factores externos al programa que pueden influir en el cumplimiento de los objetivos; y evaluar el





avance en la consecución de los objetivos, así como examinar el desempeño del programa en todas sus etapas.

Población o área de enfoque atendida: Población o área de enfoque que es destinataria o beneficiaria de los componentes o entregables del programa presupuestario en un ejercicio fiscal determinado;

Población o área de enfoque objetivo: Población o área de enfoque que el programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población o área de enfoque potencial, y que cumpla con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población o área de enfoque objetivo de un programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población o área de enfoque potencial;

Población o área de enfoque potencial: Población o área de enfoque total que presenta el problema o necesidad y que requiere de una intervención que justifica la existencia del programa presupuestario y que por lo tanto pudiera ser elegible para su atención o ejercicio de acciones;

Problema o necesidad: Situación que motiva el diseño e implementación de una intervención pública, ya sea porque atiende a una condición socialmente no deseable o a cualquier demanda que deba ser atendida por una función de gobierno;

Programa presupuestario (Pp): Categoría programática que permite organizar, en forma representativa y homogénea, las asignaciones de recursos de los programas federales y de aquellos transferidos a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, a cargo de los ejecutores del gasto público federal para el cumplimiento de sus objetivos y metas, así como del gasto no programable;

Unidad Responsable (UR): Área de las dependencias o entidades encargada de administrar y rendir cuentas sobre los recursos humanos, materiales y financieros de un Pp.





1. ANTECEDENTES

Desde hace más de un siglo, la red rural y alimentadora ha sido de vital importancia para todas aquellas regiones que se encuentran aisladas de los centros de desarrollo. A medida en que se han presentado diferentes acontecimientos sociales y económicos en México, la necesidad de una red rural y alimentadora desarrollada, tanto en longitud como con las condiciones adecuadas, ha cobrado importancia, haciendo que las políticas públicas orientadas a impulsar su desarrollo se hallan vuelto prioridad para el Estado, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad que la población rural presenta ante la falta de comunicación.

A lo largo de la historia, los caminos rurales y carreteras alimentadoras, han jugado un rol importante en materia de conectividad y desarrollo territorial, concibiéndolos como parte de las condiciones necesarias para un acceso igualitario a los servicios de salud, educación y empleo, así como para la provisión de otros servicios básicos como electricidad, agua y saneamiento.

Antes de la colonia, México ya contaba con sendas y veredas indígenas, las cuales eran de uso exclusivo de peatones, durante el dominio español fue que los conquistadores las mejoraron ampliándolas para la circulación de bestias y carretas, sin embargo, a lo largo del tiempo su transitabilidad fue decayendo, convirtiéndose un obstáculo para el desenvolvimiento de las actividades económicas, por lo que el sistema de Consulados emprendió la reconstrucción y construcción de los caminos en donde circulaba mayormente el tráfico.

Al comenzar el siglo XIX, el país contaba con una pequeña red carretera y caminos de herradura formados poco a poco según se extendió la colonización, pero estos solo comunicaban los lugares de las principales regiones, además que las condiciones técnicas propias de la época en los que fueron construidos no eran favorables, pues ante la crecida de ríos en épocas de lluvias, la anchura y la fuerza de las aguas hacían que el tránsito por estos fuera interrumpido, esto pasaba comúnmente en los caminos principales, en otras partes del país en donde solo existían veredas por territorios casi despoblados, por montañas, desierto y selvas, la conexión entre regiones era aún más difícil.

Para inicios de la época independiente se estima formaban el sistema caminero del país 55 rutas carreteras y 105 de herradura. La longitud total de la red era de 27,325 Km, divididos en 19,720 km de caminos que solo permitían el paso de bestias y peatones, y 7,605 km que admitían el tránsito rodante (Benitez, 1929), no obstante, las condiciones en infraestructura





carretera eran precarias, puesto que la independencia no produjo por si sola los cambios estructurales para acelerar el desarrollo económico y social, pues aún persistía la desigualdad, en donde importaba la conectividad de los principales centros, destacados por sus actividades económicas, sus características sociales o su importancia política.

Asimismo, las funciones correspondientes a la obra pública se encontraban diseminadas en diversas instituciones, siendo hasta 1857 al fundar la Administración General de Caminos y Peajes el primer intento por centralizar las funciones encaminadas a satisfacer las necesidades de comunicación en el ámbito nacional, finalmente en 1891 se consolida dicho proceso con la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), centralizando en forma definitiva las funciones de planeación, construcción y conservación de los caminos del país.

Durante la trayectoria institucional de la SCOP, se dieron grandes acontecimientos en materia de infraestructura carretera, propiamente en 1925 nace la Red Carretera Nacional, pues a la fecha solo se contaba con 28,000 Km de brechas y veredas no aptas para la circulación de automóviles, este impulso se debió a que la red ferroviaria sufría los estragos de la Revolución, lo que impulso el desarrollo de infraestructura carretera como soporte del progreso del país y como complementariedad de la infraestructura ferroviaria.

La SCOP gestiona grandes proyectos de carreteras como fue la construcción de las carreteras México- Nuevo Laredo, México-Pachuca, México- Acapulco y México Guadalajara, la carretera Panamericana, la México- Querétaro y México Cuernavaca, en un principio el objetivo se centraba en comunicar permanentemente a la capital con todos los estados y entre estos los puertos y las ciudades fronterizas más importantes.

Sin embargo, la necesidad de integración nacional para garantizar la unidad económica, social y política del país era latente, por lo que una vez construidos los enlaces carreteros que unían a la capital nacional con las capitales estatales, se dio continuidad a conectar las capitales estatales con las principales ciudades de sus estados y con otras capitales estatales para finalmente conectar todas las localidades con las ciudades más importantes del país.

Una vez construida lo que fue considerada la red principal, esta fue complementada por una red alimentadora de carácter rural y capilar, con la finalidad de lograr una mayor penetración en todo el territorio nacional, pues aún gran parte de la población de México se concentraba en localidades rurales.





DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN MÉXICO				
AÑO	POBLACIÓN TOTAL	URBANA	RURAL	ZMCM
1900	13,607	3,893	9,714	344
1910	15,160	4,351	10,809	471
1920	14,335	4,466	9,869	561
1930	16,553	5,541	11,012	1,049
1940	19,654	6,896	12,758	1,560
1950	25,791	10,983	14,808	3,785
1960	34,923	17,705	17,218	5,252
1970	48,225	28,309	19,916	8,440

Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y vivienda 2000

A partir del año 1959, siendo presidente Adolfo López Mateos, se instituye la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con lo que se inicia una época de mayor modernidad en la construcción de los caminos de México, a dicha secretaria se le atribuyeron las responsabilidades de planear, programar, construir, modernizar, operar y dar mantenimiento y rehabilitación a la red de carreteras federales y caminos rurales y alimentadores, en sus inicios fueron construidas las carreteras México-Puebla y la Querétaro-Irapuato.

Ante la desaparición de la SCOP, las sucesoras directas fueron la Secretaria de Comunicaciones y Transportes y la Secretaria de Obra Pública (SOP).

Entre 1960 y 1970, la red carretera contaba con 193,000 Km. de los cuáles 142,000 Km. pertenecían a una red rural y alimentadora; misma que de 1970 a 1982 continuó con ese gran impulso con el propósito de promover el desarrollo regional y mejorar las oportunidades para el desarrollo rural. Gran parte de dicho impulso, se debe a la intervención del Estado, adoptando políticas públicas y acciones para el beneficio de las comunidades, puesto que los caminos rurales y alimentadores, son de carácter eminentemente social.





En 1967 ante la desesperación de los campesinos por una nula cosecha ocasionada por una fatal sequía, el gobierno estableció un Programa de Emergencia, el cual consistía en la construcción de caminos, utilizando mano de obra local, la cual sería remunerada con raciones alimenticias.

Posteriormente, el gobierno siguió mostrando interés por el desarrollo de los caminos rurales, y en 1968 se puso en marcha el “Programa de Caminos Rurales de Acceso”, en donde mediante un préstamo otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a la Secretaría de Obras Públicas se pretendía construir 2400 Km de caminos en cuatro años, comunicar poblados que tuvieran entre 500 y 2500 habitantes, la distancia del poblado a vías de comunicación ya existentes no sería mayor a 20 Km. y utilizar los recursos más abundantes de la región, empleando la mano de obra local, de acuerdo a las necesidades de la obra.

Para 1971, se instituyó la Comisión Nacional de Caminos Alimentadores y Aeropistas denominada (CONACAL), la cual tuvo la finalidad de coordinar y promover en toda la República Mexicana la cooperación de los sectores público y privado para la construcción y conservación de los caminos alimentadores.

El “Programa de Caminos de Mano de Obra” se estableció un año después, en 1972, su objetivo fue la construcción de caminos rurales mejorando las brechas de las comunidades más lejanas del país, donde habitan entre 500 a 2500 habitantes principalmente campesinos e indígenas marginados, la finalidad era que los caminos fueran transitables durante toda la época del año, una característica del Programa era el empleo intensivo de la fuerza de trabajo existente en el medio rural.

Fue también en el año de 1972 cuando se crea en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos el Fideicomiso de la Comisión Nacional de Caminos Alimentadores y Aeropistas (*FICONACAL*), cuya finalidad era manejar los recursos que la federación, las entidades federativas, municipios, instituciones y personas físicas aporten para la construcción y conservación de los caminos alimentadores y aeropistas.

Hasta esa época, el estado tenía una política orientada a atender los problemas del medio rural, por lo que, en 1973, integra lo relativo a los caminos de mano de obra al Programa de Inversiones para el Desarrollo Rural (PIDER), el cual consideraba combatir la desocupación, la dotación de comunidades de obras y servicios de carácter social y productivo para superar el nivel de vida.





De esta manera la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras, se empezó a fortalecer con la interconexión local y la vinculación regional, impulsando la economía de las regiones más vulnerables que en su mayoría pertenecían al sector no urbanizado del país, buscando mejorar la calidad de vida de toda la población aislada y al mismo tiempo, convirtiéndola en la principal herramienta para abatir la marginación y la pobreza, así como para generar empleos, mejorar el acceso a la salud, alimentación, educación, cultura y recreación, principalmente de las comunidades rurales y zonas marginadas.

Sin embargo, para inicio de los años 80's el panorama era diferente, y, por tanto, las políticas adoptadas iban orientadas en el marco de la crisis de la deuda del 82 y el desequilibrio fiscal existente, por lo que la participación del sector público en la provisión de infraestructura comenzó a disminuir, la caída de la inversión pública puso fin a la época de crecimiento sostenido que se había alcanzado desde 1950 y que trajo consigo bienestar a la población.

Para atender la crisis, el Gobierno estableció acciones encaminadas a abatir el déficit público mediante políticas de austeridad y se replanteó la visión de desarrollo del país, mediante la reducción del gasto Público, la estabilización macroeconómica y la reducción del papel del Estado en la economía se volvieron prioridades. Aunado al modelo neoliberal que en esa época se adoptó.

Asimismo, fue en 1984 cuando se inició un cambio hacia la descentralización de la vida nacional, para evitar la concentración de las decisiones y los recursos para promover un desarrollo equilibrado, justo y equitativo en todas las entidades federativas, por lo que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal tenían que elaborar un Programa de Descentralización Administrativa, revisando sus atribuciones, funciones y programas, determinando las acciones a realizar a mediano y corto plazo, así como los mecanismos y modalidades específicas de acuerdo a las características de su materia.

En lo que respecta a los caminos rurales y las carreteras alimentadoras en el tema referente a la descentralización, 1988 por medio de un Convenio de Coordinación entre el Ejecutivo Federal y cada uno de los Gobiernos de las entidades federativas, se consolidó la descentralización de la red de caminos alimentadores (Carreteras estatales) traspasando funciones y recursos del gobierno federal a los gobiernos de los estados, posteriormente en 1996 la federación transfirió a los gobiernos de los estados (con excepción de Chiapas) la red de caminos rurales y brechas mejoradas.

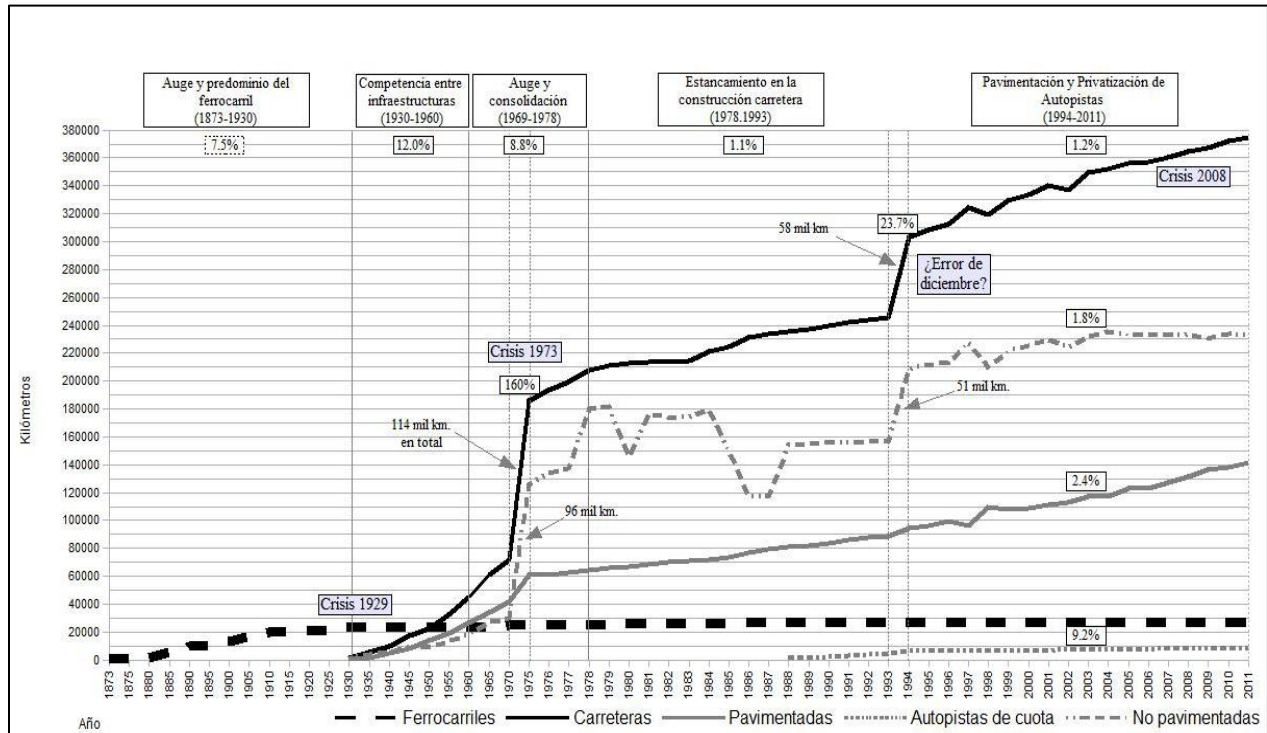
Prácticamente durante los años 80's el desarrollo carretero se detuvo y así permaneció hasta 1993, año en que nuevamente se da un breve impulso a la construcción de carreteras,





particularmente en la red de caminos no pavimentados, que en un solo año crecieron poco más de 51 mil km. A partir de entonces, la construcción de infraestructura carretera ha mantenido una Tasa de Crecimiento Medio Anual (TCMA) de 1.2%. (Rangel, 2015).

FASES DE LA EVOLUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN MÉXICO. 1983-2011.



Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina.

En 1995, como parte de las acciones que el Ejecutivo Federal tomo para mejorar el nivel de vida de la población rural, se le fueron asignados recursos financieros a la SCT para fortalecer el “Programa Emergente de Conservación de Caminos Rurales con el Uso Intensivo de Mano de Obra”, coordinado por la Secretaria de Hacienda y Crédito Público (SHCP), con la participación de la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) y la SCT.

En 1998, se autorizó la extinción del Fideicomiso (CONACAL) y se aprobó la creación de la Unidad de Infraestructura Carretera para el Desarrollo Regional (UICDR), adscrita a la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT, que retomó las actividades rectoras y normativas en la planeación, seguimiento, control y evaluación del desarrollo de las





obras de construcción, modernización, conservación y reconstrucción de carreteras alimentadoras y caminos rurales.¹

Entre 1995 y 2000 se construyeron o modernizaron alrededor de 10,371 Km pertenecientes a la Red Nacional de Carreteras, de los cuales 3,849 Km eran caminos rurales. En ese periodo, de los programas vigentes para la atención de los caminos rurales, el de Empleo Temporal, dirigido al mantenimiento rutinario de los caminos, fue el que tuvo mayor efecto social en regiones marginadas.

Para finales del año 2000 la Red Nacional de Carreteras contaba con una longitud total de 333,247.1 Km., el 48.06% representaba caminos rurales y alimentadores, sin embargo, para el periodo de 2000-2006, gran parte de los esfuerzos para la atención de la Red Nacional de Carreteras iban dirigidos a darle conservación a la longitud existente para mejorar su estado físico; tan solo se pretendía ampliar y modernizar 4,500 Km. de caminos cuyas condiciones y especificaciones originales ya habían sido superadas, pues se estimaba que para ampliar la cobertura de la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras era necesario llevar a cabo la construcción de 45 mil kilómetros, de los cuales se tenían identificados que 17,000 Km constituían las demandas más sentidas de la población.

En el 2005, a fin de fortalecer las acciones operativas y de edificación para mejorar la infraestructura carretera nacional, se realizaron las modificaciones pertinentes al Reglamento Interior de la SCT, con lo que se reestructuraron las áreas relacionadas con la conservación de la red carretera nacional, y se asignaron a la Dirección General de Carreteras (DGC), entre otras funciones, la coordinación de los trabajos relacionados con la red de carreteras alimentadoras y los caminos rurales.²

Durante el periodo de 2006 a 2012, se buscaba en materia de infraestructura aumentar la cobertura, la calidad y competitividad para elevar el crecimiento, generar más y mejores empleos y alcanzar el desarrollo humano sustentable, se estimaba para ese periodo una inversión de 20,000 millones de pesos destinados a la construcción y modernización de caminos rurales y alimentadores; a finales de 2012 se contaba ya con 83,982 Km. de carreteras alimentadoras y 169,429 Km de caminos rural.

De 2012 a 2018, la Planeación Nacional en materia de Comunicaciones y Transportes consideraba conectar a las comunidades más alejadas, permitiendo el acceso de las

¹Informe de resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2011. Disponible en: https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2011i/Grupos/Desarrollo_Economico/2011_0252_a.pdf

²Informe de resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2011. Disponible en: https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2011i/Grupos/Desarrollo_Economico/2011_0252_a.pdf





comunidades a los servicios y mercados, mejorando la productividad y elevado la competitividad global de México. En aras de apoyar el desarrollo regional se planteaba mejorar y modernizar los caminos rurales y alimentadores, impulsar el Programa Temporal de Empleo (PET), y modernizar las carreteras interestatales. A finales de 2018 se logró tener una red rural y alimentadora de 356,761 Km, conformados por 133,698 km de carreteras alimentadoras, 154, 409 Km de caminos rurales y 68,654 de Km de Brechas mejoradas.

Es así como a lo largo del tiempo se ha desarrollado lo que ahora forma parte de la red rural y alimentadora, con programas específicos de creación y de mejora de los caminos rurales y alimentadores para la conexión de las comunidades poblacionales a la red vial. La finalidad es contribuir a reducir el aislamiento de las comunidades, comunicando a la población con centros de consumo y producción, favoreciendo el acceso a los servicios básicos como la salud y la educación, así como, reducir los índices de pobreza e impulsar la economía.

En la actualidad la responsabilidad del Sector de Comunicaciones y Transportes recae en la SCT, a la cual le corresponde de acuerdo al artículo 36 fracción XXII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, construir y conservar caminos y puentes en cooperación con los gobiernos del estado. De acuerdo a la estructura orgánica de la SCT la cual tiene formalidad jurídica mediante su Reglamento Interior, la Dirección General de Carreteras es la encargada de evaluar y dar seguimiento a los programas de modernización, reconstrucción y conservación de caminos rurales y alimentadores, e informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras conforme al calendario y presupuesto autorizados; así como de participar, junto con las autoridades competentes de las entidades federativas y de los municipios, en acciones de coordinación interinstitucional relacionadas con los programas de caminos rurales y alimentadores.

2. IDENTIFICACIÓN, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

2.1 Definición del problema

La intervención del estado en la economía se manifiesta a través del ejercicio del gasto público, dando cumplimiento a las demandas sociales y económicas, entre las que destacan la educación, la salud, la vivienda, la seguridad social, la defensa nacional, el apoyo a las actividades económicas, el empleo y la provisión de bienes y servicios públicos.





Los caminos rurales y alimentadores, constituyen una forma de comunicar las diferentes localidades y regiones del país, teniendo un efecto positivo en las actividades y la calidad de vida de sus pobladores. Cada una de ellas desempeña funciones fundamentales; mientras las carreteras alimentadoras comunican regiones con las redes troncales o con vías de mayor tránsito, permitiendo enlazar a las zonas cuya producción es principalmente agrícola y ganadera con los centros urbanos; por su parte los caminos rurales cumplen una función social, proporcionando acceso a comunidades pequeñas que de otra forma seguirían aisladas, sin que los grupos de población campesina tuvieran acceso a servicios básicos de salud, educación y empleo.

Con los caminos rurales y alimentadores se promueve el desarrollo de las regiones con mayor rezago en materia de infraestructura carretera, en virtud de que las inversiones se orientan a la realización de obras para atender aquellas zonas y localidades más alejadas, por lo tanto, las más desprotegidas y de mayor marginación³. La realización de estas obras cumple su propósito de hacer más seguro y eficiente el movimiento de bienes y personas que circulan a través de ellos, obteniendo beneficios para los usuarios al lograrse mayores velocidades de desplazamiento, lo que contribuye a la disminución de los costos de operación vehicular y los tiempos de recorrido.

Bajo ese orden de ideas la construcción y modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras constituyen un factor fundamental del progreso, lo que denota la existencia de la necesidad, misma que se puede definir como:

“La Red Rural y Alimentadora presenta limitado desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo”

A pesar de que se cuenta con una red rural y alimentadora, aún prevalecen comunidades alejadas de alguna vía de comunicación principal que les permita acceder a los servicios de necesidad básica; o los caminos existentes no cumplen con las condiciones adecuadas de acuerdo a la época actual, exigiendo mejorar sus condiciones de operación y seguridad.

La atención a la infraestructura de caminos rurales y alimentadores tiene el objetivo principal de garantizar el acceso permanente de bienes y servicios a la población, en

³ Kilómetros de Caminos Rurales y Alimentadores Construidos, Modernizados, Reconstruidos y Conservados. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/MD/42_MD.pdf





cualquier época del año, procurando eliminar desequilibrios y a potenciar el desarrollo socioeconómico y la integración regional.⁴

La actual administración considera que es indispensable un nuevo modelo de desarrollo el cual incluya y respete el medio ambiente, la diversidad cultural y de los habitantes de las comunidades rurales e indígenas para que se mejoren y no se agudicen las desigualdades; es decir, un modelo que incluya la opinión de las y los pobladores con sus características económicas regionales y locales, tomando en consideración las necesidades de los habitantes del futuro del país y de sus territorios.

De acuerdo con las nuevas propuestas de un modelo económico más incluyente los caminos rurales y alimentadores deben de ser instrumentos que conduzcan a alcanzar los objetivos de carácter social.

2.2 Estado actual del problema

Hoy en día se identifica una relación causal entre población y desarrollo, por lo que se buscan estrategias destinadas a mejorar las condiciones de vida en el ámbito rural con enfoques integrales, atendiendo aspectos como el acceso a servicios básicos, a través de una red rural y alimentadora desarrollada; puesto que se reconocen los rezagos acumulados que impiden un desarrollo pleno de los habitantes del campo, pues aún prevalece la pobreza y desigualdad en la población rural.

La necesidad que se identifica, se da a partir de diferentes fenómenos económicos y sociales. Por una parte, México cuenta con un gran número de pequeñas localidades de difícil acceso, esto se dio por la dispersión de los asentamientos cuando inicio el proceso de urbanización, pues ante la migración del campo a las ciudades, algunas localidades se quedaron con una población inferior a los 2,500 habitantes, considerándolas así, como comunidades rurales⁵.

La urbanización, afecto en gran medida los patrones de distribución territorial de la población, pues en las zonas urbanas se concentra un gran número de pobladores, lo que

⁴ Kilómetros de Caminos Rurales y Alimentadores Construidos, Modernizados, Reconstruidos y Conservados. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/MD/42_MD.pdf

⁵ De acuerdo a INEGI, una población se considera **rural** cuando tiene **menos de 2 500** habitantes, mientras que la **urbana** es aquella donde **viven más de 2 500** personas





contrae demandas para impulsar el desarrollo económico; dotando de infraestructura, equipamiento y servicios a aquellas regiones y centros que cuentan con alguna actividad atractiva y un mercado con un potencial de desarrollo importante.

En referencia al desarrollo de infraestructura carretera, la urbanización hizo que la red carretera nacional centralizara su ubicación, pues una elevada proporción de sus carreteras en mejores condiciones y mayor capacidad de transporte confluyen hacia el centro del país, región que a su vez concentra un gran porcentaje de las actividades económicas. Lo que ha propiciado que las regiones más alejadas sufran los estragos de este movimiento, acentuando que la ubicación geográfica de las localidades menores de 2,500 habitantes se relacione con su grado de marginación. De esta manera las personas que viven en asentamientos dispersos y aislados enfrentan mayores rezagos sociales: 58 de cada 100 localidades cercanas a las ciudades presentan un grado de marginación alto y muy alto, mientras que esta condición de marginación la padecen 73.0 % de las localidades próximas a centros de población, el 77.0 % de las localidades cercanas a carreteras y el 92 % de las localidades aisladas.⁶

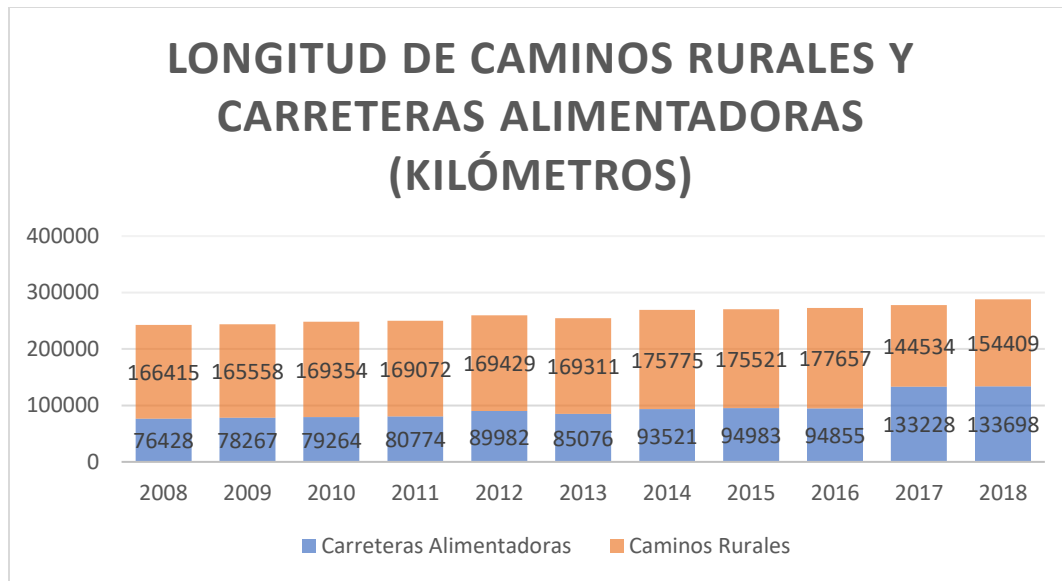
Una red rural y alimentadora bien coordinada con el resto de la Red Carretera Nacional, como con los principales centros urbanos, contribuyen a mejorar la calidad de vida y desarrollo de las comunidades rurales, permitiendo el acceso de su población a servicios básicos de salud y educación teniendo mayores oportunidades de empleo y desarrollo en general.

2.3 Evolución del problema

De acuerdo a las últimas cifras publicadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al año de 2018 se contaba con una extensión de Red Rural y Alimentadora de 356,761 Km, de la cual 154,409 km pertenece a los caminos rurales, 133,698 km a las carreteras alimentadoras y 68,654 de brechas mejoradas.

⁶ Los Caminos en los Pueblos y Comunidades Rurales, y su impacto en el Desarrollo Rural Sustentable. Disponible en: http://www.cedrssa.gob.mx/files/b/9/53caminos_rurales.pdf





Fuente: Elaboración propia con datos de las Principales Estadísticas del Sector de Comunicaciones y Transportes

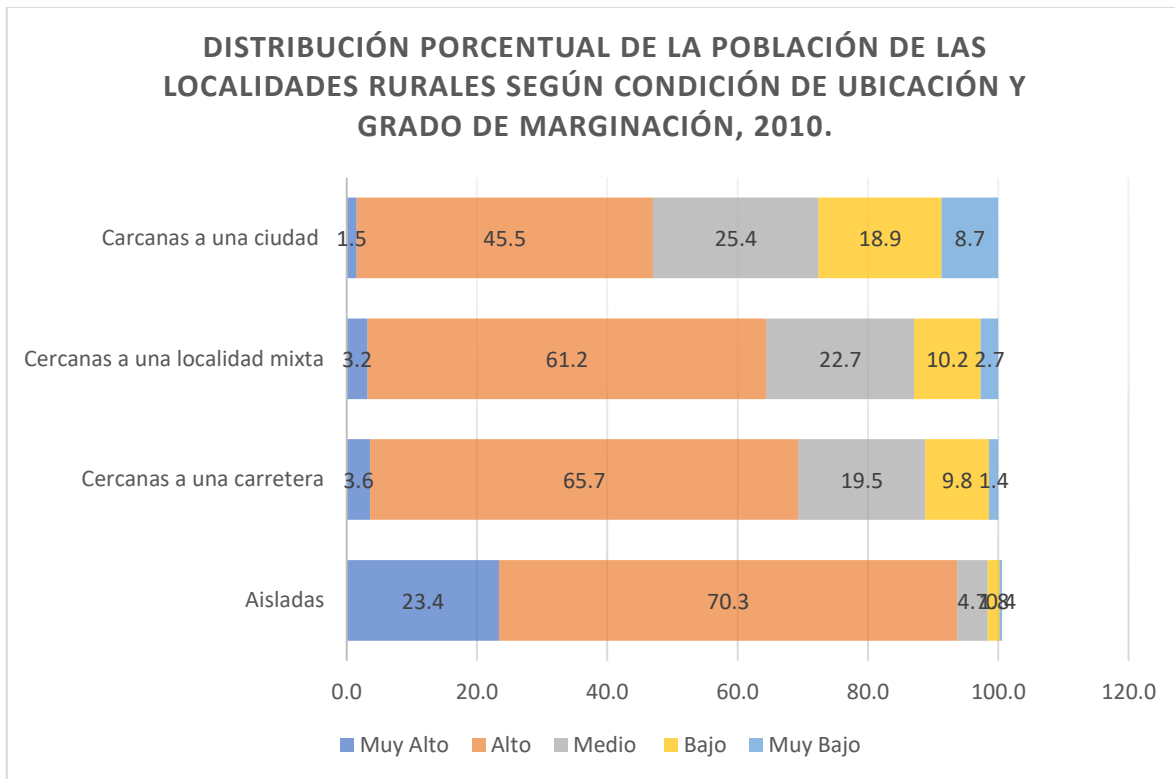
De 2008 a 2018 la tasa de crecimiento promedio anual de la Red Rural y Alimentadora es de 1.22%, en cada uno de los años hubo un incremento en la longitud de esta, con excepción del año 2013 en donde se presentó una reducción de la Red del -1.5% de longitud respecto al año anterior.

Durante este periodo 2008-2018 la Red Rural y Alimentadora ha crecido en un 13% de longitud, sin embargo, dado los esfuerzos en materia de conectividad, aun la Red presenta limitado desarrollo respecto a las condiciones que persisten en México ante el fenómeno de la dispersión poblacional, y es que, de acuerdo al último censo de población, hecho en 2010, existían 188,594 localidades rurales, de las cuales el 27% eran poblaciones aisladas⁷, ubicadas a más de 3 Km de una carretera que garantice operación todo el año, y a más de 5 Km de distancia del centro urbano más próximo.

Ante la existencia de un gran número de localidades, se debe garantizar el acceso de la población quienes las habitan, pues existe una estrecha relación entre el grado de marginación y el aislamiento de aquellas localidades.

⁷ La condición de ubicación geográfica de las localidades menores a 2500 habitantes en México. Disponible en: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/la-condicion-de-ubicacion-geografica-de-las-localidades-menores-a-2-500-habitantes-en-mexico>





Fuente: La condición de ubicación geográfica de las localidades menores a 2500 habitantes en México.

A pesar de ser cifras del 2010, la tendencia a la urbanización persiste, y con ella los problemas de aquellas regiones aislada, puesto en que los últimos 10 años no se han dado cambios estructurales en lo que lo respecta a los fenómenos de dispersión y concentración de la población.

Aunado a garantizar la conectividad de las regiones aisladas, es importante resaltar, que no solo es suficiente el desarrollo de la Red Rural y Alimentadora mediante la construcción de nuevos caminos y carreteras, también se debe de garantizar las condiciones de transitabilidad acordes a las especificaciones geométricas y el volumen de tránsito, con trabajos de modernización, puesto que las especificaciones geométricas y el volumen de tránsito en aquella época en las que fueron construidas, no son acordes a las especificaciones de la actualidad.

Hoy en día la clasificación de las carreteras tiene especificaciones que deben ser consideradas tanto para la construcción como para los trabajos de modernización.





CAMINO ALIMENTADOR

Concepto	Tipo D	Tipo C
Velocidad de trayecto	40-70 km/hr.	50-90 km/hr.
Superficie de Rodamiento	Pavimentada	Pavimentada
Aforo	100-500 Vehículos	500-1500 Vehículos
Pendiente máxima	7%-9%	6%-8%
Ancho de corona	9.0 m	10.6 m
Ancho de Calzada	7.0 m	7.0m

Fuente: Elaboración propia con datos del Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras 2018.

CAMINO RURAL

Tipo E	
Núm. De Carriles	1 con libraderos
Superficie de rodamiento	Revestida
Aforo diario	Hasta 100 vehículos
Velocidad Proyecto	Hasta 30-50 km/hr.
Pendiente máxima	8-12%
Ancho de corona	4.5 m.
Ancho de calzada	4.5 m.

Fuente: Elaboración propia con datos del Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras 2018.





2.4 Experiencias de atención

DATOS GENERALES

- Cerca de 1.000 millones de los habitantes más pobres del mundo siguen sin acceso a caminos.
- Cada año, alrededor de US\$1.000 millones de financiamiento de la AIF se destinan a caminos rurales (cerca de US\$540 millones en proyectos del sector de transporte y otros US\$475 millones a través de proyectos multisectoriales).
- De 329 proyectos viales rurales (1991–2006) financiados por los AIF, 45% se llevaron a cabo en África al sur del Sahara, Asia meridional (16%) y Asia oriental y el Pacífico (15%).
- A través del financiamiento de la AIF, se construyeron o rehabilitaron unos 46.700 kilómetros de caminos rurales y se hizo mantenimiento en otros 12.700 kilómetros en los últimos cinco años, con lo que resultaron beneficiadas 60 millones de personas.

Las evaluaciones en términos de impacto económico como social, ha mostrado muchos efectos positivos, tanto para México como para muchos otros países. Por nombrar algunos ejemplos:

PERU

En Perú, después de la labor realizada en 20 mil kilómetros de creación y mejora de caminos rurales, contribuyó de manera sustantiva, a la reducción de la pobreza clasificada como “Situación de pobreza monetaria”, al pasar de 49.2% a 21.8%.

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú, originalmente con el Programa de Caminos Rurales, y luego a través de Provias Descentralizado, ha venido ejecutado inversiones en las redes vial departamental y rural afirmadas, mejorando con ello el estado de transitabilidad y accesibilidad de la población rural a mercados y servicios públicos. Del año 1995 al 2006 ejecutó el Programa de Caminos Rurales (Fases I y II); en el año 2007 continuó con el Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD) y el Programa de Caminos Departamentales (PCD), que culminaron en diciembre de 2013 y junio de 2014





respectivamente. Con dichos programas se rehabilitaron 16,738 Km de caminos vecinales, 3,930 Km de caminos departamentales y 9,167 Km de caminos de herradura; asimismo, se brindó mantenimiento periódico y rutinario a los caminos vehiculares, promoviéndose para esto último la creación de 835 microempresas rurales.

Entre 1995 y 2006, con el Programa de Caminos Rurales (Fase I y 11), rehabilitó 13,461 Km de caminos vecinales; 2,368 de caminos departamentales; 6,723 Km de caminos de herradura, y se brindó mantenimiento rutinario a 24,740 Km a través de un modelo basado en el mantenimiento rutinario manual a través de microempresas, promoviendo para tal fin la creación de 650 microempresas rurales. Entre los años 2007 al 2013, con el Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), se rehabilitaron 3,277 Km y se brindó mantenimiento a 7,811 Km de caminos vecinales, se mejoraron 2,444 Km de caminos de herradura y se promovió la creación 185 microempresas de mantenimiento rutinario.⁸

India

En la India, los estudios de evaluación concluyeron que gastar en caminos era el factor que mejor incidía en la reducción de la pobreza rural en comparación con otros tipos de gastos públicos. El cálculo fue que por cada millón de rupias (22 mil dólares) en caminos rurales, 163 personas pudieron salir de la pobreza.

Los proyectos mejoraron la conectividad, que es el objetivo central del programa; introdujeron nuevos procesos y sistemas en las etapas de planificación, diseño, adquisición y manejo de la calidad, y promovieron la gestión de activos. La creación de capacidad en todo el programa ha sido un área clave de los proyectos.

Los proyectos también incorporaron nuevos sistemas y procesos que garantizarán la sostenibilidad de las inversiones viales. Estos incluyen el establecimiento de contratos de mantenimiento de las carreteras basados en el desempeño por un periodo de cinco años, la mejora de las prácticas de gestión de activos, y el control ciudadano en diversas etapas de la construcción y el mantenimiento. Millones de pobladores de zonas rurales en algunos de los estados más pobres de India tienen ahora caminos transitables durante todo el año cerca de sus casas, lo cual ha mejorado considerablemente el acceso a las escuelas, los centros de salud, los hospitales, los mercados, los centros urbanos y los lugares de trabajo.

⁸ El Modelo peruano para el desarrollo de caminos rurales Disponible en:
<https://ojsrevistaing.uniandes.edu.co/ojs/revista/article/download>





Se concluyó que el gasto en caminos era lejos el factor que más influía en la pobreza rural en comparación con otros tipos de gastos públicos. Por cada millón de rupias (US\$22.000) que se invierten en caminos rurales, 163 personas pudieron salir de la pobreza.⁹

Vietnam

En Vietnam, se encontró una relación estrecha entre el nivel de actividad económica y la extensión de la red de caminos rurales. Después de la investigación agrícola, la inversión vial era el elemento que mayor rentabilidad generaba en diversos sectores. Por cada dong que se invertía en caminos, el valor de la producción agrícola aumentaba en tres dong.

El apoyo de AIF para el programa de transporte rural en Vietnam se basa en una excelente combinación de conocimientos y capacidades:

La AIF otorgó apoyo financiero y coordinación con otros donantes durante un período sostenido: US\$264 millones para tres proyectos que cubrían 15 años (1996–2011). La combinación de conocimientos técnicos especializados y apoyo a gran escala permitió que el Gobierno de Vietnam reconociera los impactos que podrían tener los caminos rurales en la lucha contra la pobreza, ayudó a desarrollar el incipiente sector privado garantizando acceso al mercado de la construcción de caminos rurales, donde hasta entonces la norma era la prestación del Estado.

La asistencia técnica ayudó a aumentar la eficacia del gasto público en el sector transporte y asistió al gobierno para que utilizara de la mejor manera posible los US\$3.000 millones de inversión que se esperaba en el sector durante los próximos cinco años.

Más allá del apoyo que recibe el programa, la tercera fase (2006–2011) se focalizará en el programa nacional y provincial usando la mayor cantidad posible de sistemas públicos. Este enfoque incluye incentivos por desempeño y mayor cantidad de revisiones posteriores a la implementación a fin de asegurar la transparencia del proceso de adquisiciones.

Bangladesh

En Bangladesh, de acuerdo con las investigaciones, fue que la mejoría en los caminos incrementó en 27% los sueldos agrícolas y 11% el consumo per cápita. Se calcula que la pobreza extrema cayó entre 5% y 7% y hubo un aumento en la escolaridad de niños y niñas.

La construcción de un puente de 4,8 kilómetros de longitud sobre el Río Jamuna en Bangladesh en 1999, proyecto financiado en forma conjunta por la AIF, el Banco Asiático

⁹ Banco Mundial BIRF. AIF, Mejorar la conectividad en las zonas rurales de India
<https://www.bancomundial.org/es/results/2014/04/10/improving-connectivity-roads-rural-india>

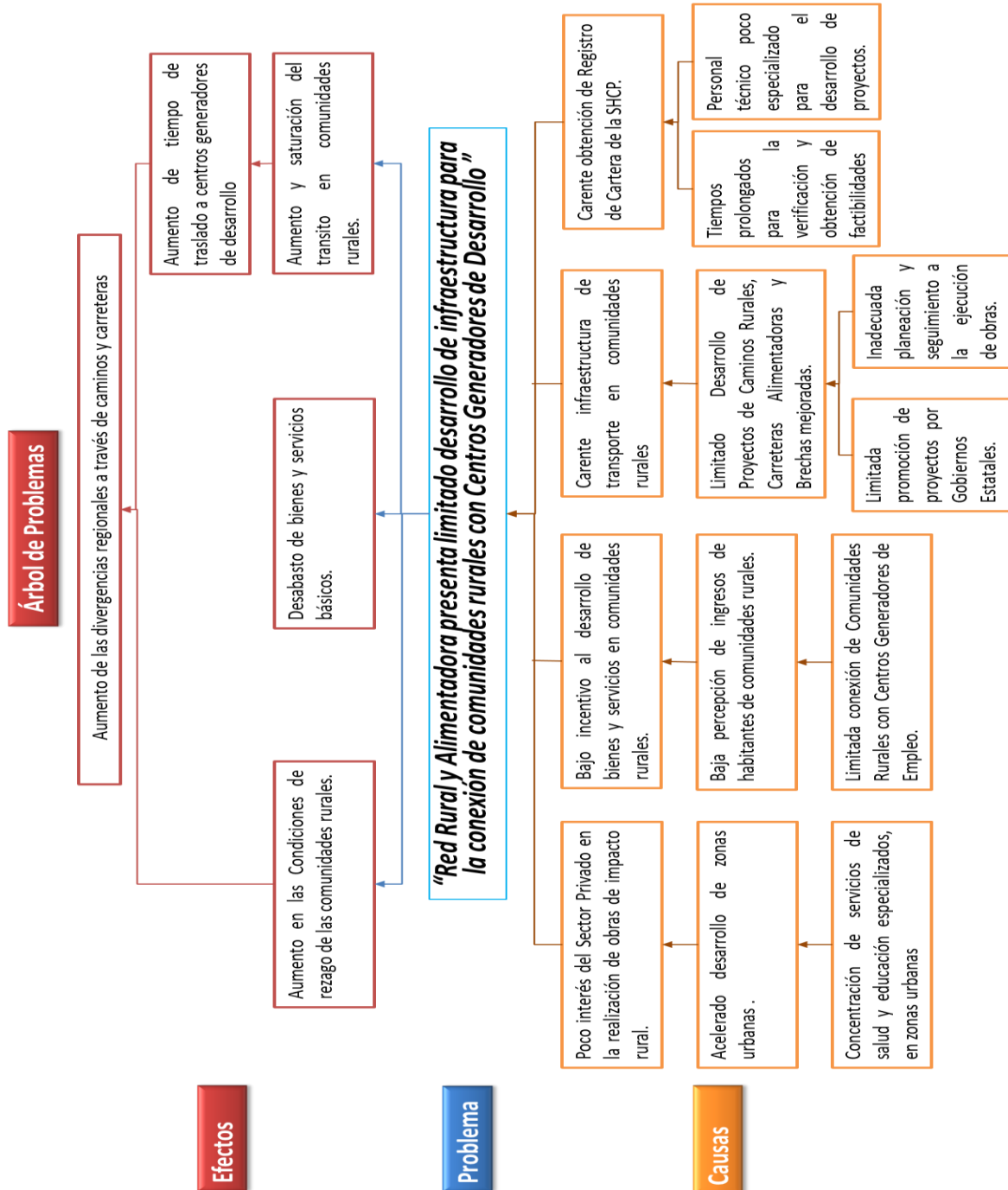




de Desarrollo y Japón, ha impulsado el tráfico vehicular, el empleo y el comercio, pues vincula la parte noroeste de Bangladesh con el resto del país, es evidente que facilitar el transporte de pasajeros y el traslado de carga y de fuentes energéticas a través del Río Jamuna fue un aporte fundamental para el crecimiento económico. El apoyo de la AIF en materia de transporte también mejora las formas de sustento de las poblaciones rurales pues permite mejorar el acceso a los mercados y a servicios vitales, como salud y educación. En los últimos 10 años las principales prioridades de la AIF en cuanto a transporte han sido la construcción, rehabilitación y mantenimiento de caminos y carreteras, lo que representa aproximadamente 77% de los compromisos para el sector. En esta categoría, los caminos rurales representan tres cuartas partes de los compromisos.

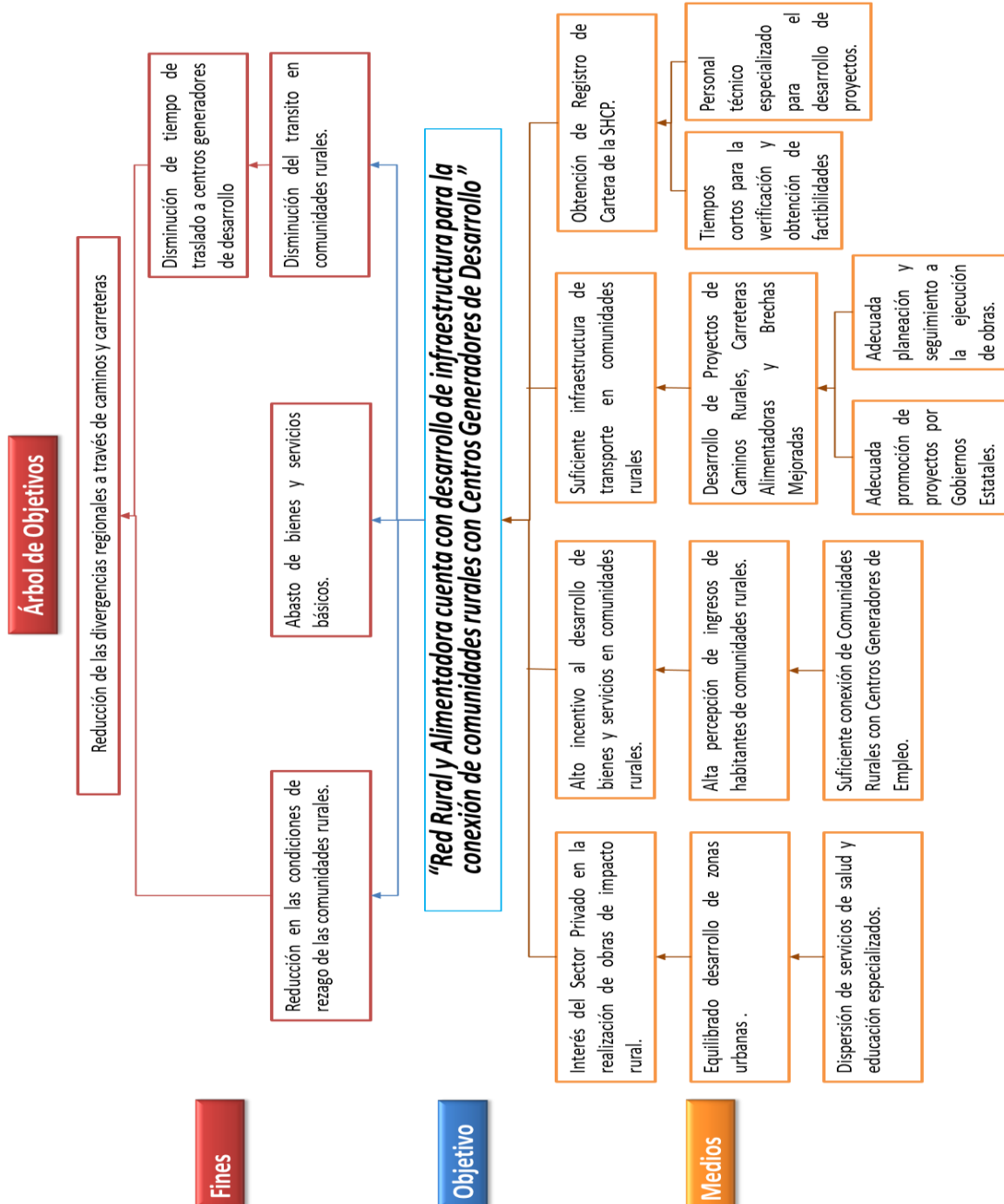


2.5 Árbol del problema



3. OBJETIVOS

3.1 Árbol de Objetivos





3.2 Determinación de los objetivos del programa

Derivado del árbol de objetivos, en donde se proyecta de manera gráfica la situación esperada una vez que el programa K031 intervenga, se extraen los objetivos en los cuales el Pp K031 se enfocara. El preciso planteamiento de los objetivos garantiza la coherencia del programa entre las acciones a implementar, los productos a entregar, el resultado esperado y el impacto que este tendrá.

OBJETIVOS:

NIVEL FIN

“Contribuir a reducir las divergencias regionales de conectividad entre poblaciones, a través de infraestructura de caminos rurales y alimentadoras.”

El objetivo a nivel fin representa la contribución del Pp a un objetivo superior plasmado en el PND o en alguno de los programas que de este derivan, ya sea sectorial, especial, regional o institucional, según corresponda la acción gubernamental implementada. Del mismo modo este objetivo es un elemento fundamental para evaluar y medir el impacto del programa a nivel nacional.

A nivel fin, el Pp K031 va encaminado a la consecución de uno de los objetivos del Programa Especial para la Productividad y Competitividad.

NIVEL PROPÓSITO

“Red Rural y Alimentadora cuenta con desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo”

Al centro del árbol de objetivos se ubica la situación a la que se desea llegar respecto al área de enfoque una vez solucionado el problema, este propósito refleja los resultados directos que espera obtener la red rural y alimentadora por medio de la intervención del programa, siendo este el principal resultado de su implementación.





NIVEL COMPONENTE

“Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras Construidas y Modernizadas.”

A nivel componente el objetivo permite identificar el bien que genera el programa y gracias al cual se cumplirán los objetivos de nivel propósito, así como contribuir al cumplimiento de nivel fin.

NIVEL ACTIVIDAD

Seguimiento a la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Seguimiento al gasto de recursos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Los objetivos a nivel actividad constituyen aquellas tareas a implementar para la generación del bien producido por el programa, en cuyo caso, el seguimiento tanto a las licitaciones como al gasto de recursos, son actividades necesarias para ver materializado el componente.

3.3 Aportación del Programa a los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo y de la Institución.

3.3.1 Aportación del Programa a los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo

El Plan Nacional de Desarrollo es el documento rector de las acciones que se deben emprender para el logro del bienestar de la población. El PND 2019-2024 está conformado por 12 principios rectores, los cuales buscan guiar las acciones de la Administración Pública Federal a fin de revertir las condiciones que en el pasado se fueron agudizando.





Siendo congruentes con las acciones que está emprendiendo el programa en la construcción y modernización de los caminos rurales y carretas alimentadoras, con la finalidad de lograr la conexión de las comunidades rurales con los principales centros de desarrollo, estas comunidades, el programa este alineado siguiente principio rector:

Principio Rector:

“No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera”

En cuanto a los ejes, estos concentran las prioridades nacionales que el Gobierno busca alcanzar durante los próximos años.

Eje de Política Pública:

Eje Economía

La operación del Pp K031 encuentra su alineación en el tercer eje del PND; el cual tiene como uno de sus cometidos detonar el crecimiento económico de manera ordenada y uniforme en el territorio nacional; al respecto, detonar el crecimiento económico por medio de la actividad de “Construcción de Infraestructura Carretera”. Para el abasto de bienes y servicios básicos a las comunidades más alejadas, disminución de tiempos de traslado a centros generadores de desarrollo y reducción en las condiciones de rezago de las comunidades rurales, lo cual mejora las condiciones de las regiones donde se desarrolla la actividad; Que en su conjunto incentiva el crecimiento económico.

3.3.2 Aportación del Programa a los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes

El Sector de Comunicaciones y Transportes de acuerdo a sus atribuciones, ha elaborado su Programa Sectorial, estableciendo las prioridades que la SCT debe atender a partir de la identificación de las problemáticas que aquejan al sector.

El Pp K031 de la SCT, está dirigido en atender a la Red Rural y Alimentadora que presenta limitado desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo, por lo que, la construcción o modernización de carreteras alimentadoras y caminos rurales, servirán para conectar a dichas comunidades rurales. De





acuerdo al Programa Sectorial, su contribución está directamente vinculada al objetivo 1, estrategia prioritaria 1.4, con las acciones puntuales 1.4.1 y 1.4.6.

Objetivo prioritario 1:

Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.

Estrategia Prioritaria 1.4

Incrementar la cobertura y accesibilidad de las vías de comunicación para impulsar el desarrollo regional y disminuir la marginación.

3.3.3 Aportación del Programa a los objetivos del Programa Especial para la Productividad y la Competitividad

En la actualidad los Pp pueden contribuir simultáneamente con lo establecido en diversos Programas derivados en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, siempre y cuando se guarde congruencia con su contribución, pues ante la nueva política de no dejar a nadie atrás no dejar nadie fuera, se deben integrar enfoques transversales a la ahora del diseño de los Pp's.

En contexto con lo anterior, el Pp K031 contribuye simultáneamente al logro del objetivo prioritario 5 del Programa Especial para la Productividad y Competitividad, esta alineación se realiza por que el Programa Especial para la Productividad y la competitividad, considera aspectos de política de carácter transversal que promueven fortalecer la infraestructura de Comunicaciones y Transportes, y la conectividad logística en todo el territorio Nacional.

Objetivo Prioritario 5

Reducir las divergencias regionales y fortalecer los sectores estratégicos de la economía nacional.

3.3.4 Aportación del Programa a los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Así mismo, el Pp K031 también contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), incluidos en la agenda 2030 para el desarrollo sostenible, la cual considera





17 objetivos con la finalidad de impulsar la inclusión y equidad en un marco de sostenibilidad económica, social y ambiental de acuerdo a lo siguiente:

OBJETIVO DE DESARROLLO SOSTENIBLE	META DE ODS
9. Construir Infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

La contribución del Pp K031 con el cumplimiento de los ODS se propicia por el incentivo que es la aceleración de un enfoque integrado que define políticas públicas que parten de un objetivo de desarrollo y tienen acciones conjuntas del sector público y privado en otros objetivos, detonando un efecto multidimensional que acelera el desarrollo sostenible.

4. COBERTURA

4.1 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial

La población a área de enfoque potencial es considerada como la población o área que está siendo afectada directamente o aquella que presenta el problema y por la cual el programa fue emprendido.

Para fines del Pp K031, antes de definir en el presente apartado a la población o área enfoque potencial, es preciso señalar que derivado a que no se trata de un programa que va dirigido a un grupo poblacional, el termino adecuado a emplear será área de enfoque potencial.

Una vez establecidas las bases para identificar al área de enfoque potencial, se retoma el problema:





Red Rural y Alimentadora presenta limitado desarrollo de Infraestructura para la Conexión de Comunidades Rurales con Centros Generadores de Desarrollo

En cuyo caso se señala que es la Red Rural y Alimentadora es quien está presentando limitado desarrollo de infraestructura, y por lo tanto representa el área de enfoque potencial elegible para que el programa le de atención, ya sea con trabajos de construcción o modernización.

La Red Rural y Alimentadora está conformada por caminos rurales y carreteras alimentadoras, esta red tiene la particularidad de conectar a las localidades rurales y aisladas con los principales centros de desarrollo, su función es en gran parte social.

4.2 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo

El área de enfoque objetivo corresponde a la parte de la red rural y alimentadora que la DGC se ha planteado atender en un determinado periodo de tiempo de acuerdo a las necesidades de infraestructura que se presenten al interior de la red; la cual se puede definir como:

Red Rural y Alimentadora con tramos para su Construcción o Modernización

Para la elección de dichos tramos de la Red Rural y Alimentadoras, se utilizan criterios de focalización. Dando prioridad a los proyectos que cumplan con las características que permitan realizar la construcción de nuevos tramos de infraestructura que formaran a ser parte de la Red Rural y Alimentadora, esto significa que los proyectos deben de contar con estudios y factibilidades propias como lo son las técnicas, legales, ambientales y económicas, así mismo estos proyectos deben contar a su vez con el registro en cartera de inversión de la SHCP para que los mismos puedan ser sustentables y considerados para el estudio de un costo beneficio lo que traerá consigo su respectiva ejecución e ir mejorando la conectividad en los tramos por realizar en la red mencionada.





4.3 Cuantificación de la población o área de enfoque potencial y objetivo

El área de enfoque potencial es cuantificada por la longitud en Km que conforma la Red Rural y Alimentadora, hasta 2018 se contabilizaba una longitud de 356,761 km.; misma que encuentra distribuida en los 32 estados del territorio nacional.

Para cuantificar el área de enfoque objetivo, esta se realizará a través de los Kilómetros que por proyecto se atenderán con trabajos de construcción o modernización, sin embargo, cabe hacer mención que estos proyectos que se ejecutarán y que podrán ser cuantificables, deben cumplir con los criterios que marca la SHCP para demostrar la rentabilidad socioeconómica además que deberán contar con los elementos necesarios para su construcción, tales como:

Registro en la Cartera de Inversiones de la SHCP: Dato que se integra a la cartera de programas y proyectos de inversión registrados en la unidad de inversiones de la SHCP. Este registro lo otorga la SHCP cuando el análisis costo-beneficio (ACB) cumple con sus lineamientos establecidos. Sin registro de inversión, la SHCP no libera los recursos, aunque estén etiquetados en el PEF.

Proyecto Ejecutivo: Conjunto de planos y especificaciones de ejecución de cada uno de los conceptos de obra y su volumetría correspondiente.

Evaluación del Impacto Ambiental: Son las gestiones efectuadas ante la SEMARNAT para obtener la autorización correspondiente mediante estudios de manifestación de impacto ambiental en sus distintas modalidades: Regional y Particular; y en caso que se requiera y a la magnitud del proyecto carretero la SEMARNAT determinara la solicitud de cambio de uso de suelo (CUS) por afectación de terrenos forestales mediante un estudio técnico justificativo (ETJ). Sin embargo, existen mecanismos a través de excepciones y exenciones si los impactos ambientales son menores y siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas por la legislación ambiental.

Propiedad del derecho de Vía: Es la superficie de terreno que se requiere para la construcción o modernización del camino.

Cambio de Uso de suelo en terrenos forestales: El estudio técnico justificativo es el documento que el interesado presenta ante la autoridad competente para solicitar el





cambio de uso de suelo en terrenos forestales, con el propósito de demostrar la factibilidad de la autorización por excepción.

Dictamen sobre el análisis de factibilidad: De acuerdo al artículo 53 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Sección X Programas y proyectos de inversión establece que: Los programas y proyectos de inversión señalados en este artículo deberán contar con el dictamen favorable a que se refiere el artículo 34, fracción II de la Ley, sobre el análisis de factibilidad técnica, económica y ambiental y, en su caso, sobre el proyecto ejecutivo de obra pública. Este dictamen se deberá obtener antes de la emisión de los oficios de inversión correspondientes, o en los casos en que éstos no se requieran, antes de iniciar el procedimiento de contratación de que se trate, en los términos que establezca la Secretaría.

Permiso ante la Comisión Nacional del Agua.

Permiso ante el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

4.4 Frecuencia de actualización de la población o área de enfoque potencial y objetivo.

Acorde a la programación anual del gasto del gobierno y a la planeación de las acciones prioritarias que se atenderán en el ejercicio siguiente, anualmente la DGC en conjunto con los Centros SCT y los Gobiernos del Estado, realiza la planeación mediante el análisis de aquellos proyectos que son factibles de llevar a cabo, con la finalidad que sean integrados en el Proyecto de Presupuesto de Egresos para la Federación.

5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS.

La Red Rural y Alimentadora desempeñan un papel de suma importancia en el desarrollo económico del país. Su funcionamiento recae en comunicar de manera permanente a las comunidades rurales con los polos regionales de desarrollo y generadores de empleo, centros de consumo y el acceso a servicios básicos de educación, cultura y salud, convirtiéndose en el principal instrumento para abatir la marginación y la pobreza.

Sin embargo, existen diferentes causas que no permiten abastecimiento de la infraestructura de la Red, entre las que resaltan, el desarrollo focalizado de las zonas urbanas, los inadecuados conocimientos en los procesos y requerimientos técnicos para la promoción de proyectos, entre otras.





Como se ha mencionado, la problemática identificada en el árbol de problemas se define como, **“La Red Rural y Alimentadora presenta limitado desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo”**, las cuales repercuten económicamente a los usuarios, pues derivan en el incremento de gastos de transporte, aumento en los tiempos de traslados e insuficiente intercambio de bienes y servicios.

Derivado del análisis de causas se identificaron 3 alternativas que podrían contribuir activamente en la resolución de la problemática, mismas que se definen a continuación:

- 1) Interés del sector privado en la realización de obras de impacto rural: Refiere al incentivo de empresas constructoras por la realización de obras en el sector rural, sin embargo, es una alternativa que no se encuentra dentro del alcance de la SCT, ya que el sector privado decide por si la realización de proyectos de inversión, mismos que en su mayoría se encuentran dirigidos a sectores económicos desarrollados situados habitualmente en centros urbanos.
- 2) Infraestructura de transporte en Comunidades Rurales: Esta alternativa refiere al incremento de infraestructura en comunidades rurales, tales como caminos rurales y carreteras alimentadoras misma que apoyaría a dar atención a la problemática identificada, por lo cual será susceptible de análisis por medio de la matriz de riesgos.
- 3) Incentivo al Desarrollo de Bienes y Servicios en Comunidades Rurales: Esta alternativa refiere al acercamiento de opciones de desarrollo a comunidades rurales que atienda la problemática desde un enfoque de desarrollo social y económico, en materia de servicios de salud, educativos o bien desarrollo de la actividad primaria, misma que apoye a la resolución de la problemática por lo que será de igual forma objeto de análisis a través de la matriz de alternativas.

Con la finalidad de verificar la factibilidad de cada alternativa se presenta una matriz de alternativas que con base en criterios de valoración permitirán valorar y evaluar cada alternativa para identificar la que represente una solución adecuada a la problemática identificada.





Matriz de Alternativas		
Criterios de Valoración	Alternativa 3	Alternativa 3
	Infraestructura de transporte en Comunidades Rurales	Nivel de tránsito regulado y verificado.
Menor costo de implementación.	3	1
Mayor financiamiento disponible.	2	2
Menor tiempo para obtener resultados.	3	3
Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada.	3	3
Mayor viabilidad técnica.	3	2
Mayor capacitación institucional.	3	3
Mayor impacto institucional.	3	2
Total	20	16

Escala: 1=peor; 2=intermedio; 3=mejor.

Fuente: Elaboración Propia

Como se puede observar en la tabla anterior la alternativa dos es la que obtuvo la puntuación más alta lo que refleja la viabilidad de su implementación, pues de acuerdo con los criterios de valoración es la propuesta con menores costos, resultados en el menor tiempo y una mejor aceptación por parte del área de enfoque que presenta la problemática.





6. DISEÑO DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES

6.1 Modalidad del Programa

Los Pp's son una categoría que permite organizar, en forma representativa y homogénea, las asignaciones de recursos para el cumplimiento de sus objetivos y metas. Para la correcta asignación de recursos, los Pp deben guardar congruencia entre las acciones que se están emprendiendo y algunos elementos como lo es su modalidad.

El Pp K031, de acuerdo a la clasificación de Pp's, corresponde a la modalidad K (Proyectos de inversión), en donde se agrupan todos aquellos proyectos de inversión que están sujetos a registro en la Cartera que integra y administra la Unidad de Inversión de la Subsecretaría de Egresos, para corroborar dicha información, en el Manual de Programación y Presupuesto para el ejercicio fiscal 2021, en su apartado "Criterios para las asignaciones de clave de Cartera a las claves presupuestarias", numeral 23, inciso d), subinciso i), se cita que a través de programas presupuestarios de la modalidad K "Proyectos de inversión", se deberán identificar los recursos vinculados a los proyectos de la Cartera correspondientes a infraestructura económica, infraestructura social, infraestructura gubernamental, inmuebles y otros proyectos de inversión¹⁰.

Dando seguimiento a la congruencia programática del programa, el anexo 4 del Manual de Programación y Presupuesto para el ejercicio fiscal 2021, denominado, Vinculación de los Programas y Proyectos de Inversión (PPI's) y los programas Presupuestarios (PP's) de la modalidad K "Proyectos de Inversión", el Pp K-031 se encuentra ubicado entre los Proyectos de Inversión de Infraestructura Económica, los cuales hacen alusión a la construcción, adquisición y/o ampliación de activos fijos para la producción de bienes y servicios en los sectores de agua, comunicaciones y transportes, electricidad, hidrocarburos y turismo.¹¹

¹⁰ Manual de Programación y Presupuesto para el ejercicio fiscal 2021, disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/574516/Manual_de_Programacion_y_Presupuesto_2021.pdf

¹¹ Lineamientos para la Elaboración y Presentación de los Análisis Costo y Beneficio de los Programas y Proyectos de Inversión. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/21174/Lineamientos_costo_beneficio.pdf





Categoría Programática Base para 2021						
Ramo	Modalidad/Pp	Finalidad	Función	Subfunción	Actividad Institucional	
9 Comunicaciones y Transportes	K031 Proyectos de Construcción de Carreteras Alimentadoras y Caminos Rurales	3 Desarrollo Económico	5 Transporte	1 Transporte por carretera	10 Carreteras alimentadoras y caminos rurales eficientes, seguras y suficientes.	

Fuente: Elaboración Propia con datos de la Estructura Programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos 2021

6.2 DISEÑO DEL PROGRAMA

Para el diseño coherente del Pp K031, se siguió la Metodología del Marco Lógico (MML) como herramienta de planeación y conceptualización, basada en la estructuración sistemática de la solución de un problema.

Siguiendo dicha metodología, primero se identificó el problema enunciado como: **“La Red Rural y Alimentadora presenta limitado desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo”**, para posteriormente ser analizadas las causas y efectos que lo están generando, y por lo cual es necesaria la intervención del Estado a través del Pp.

En contexto a lo anterior, la Secretaría de Comunidades y Transportes como encargada de formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte con la intervención que las leyes otorgan a la Secretaría de Marina respecto al transporte por agua, así como de las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país¹²; se ha dispuesto a diseñar y ejecutar el Programa a fin de reinvertir la situación, planteándose con propósito: **“Red Rural y Alimentadora cuenta con desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo”**.

Para llegar a dicha situación se ha establecido que las acciones que el programa emprenderá son en materia de construcción y modernización de la Red Rural y Alimentadora. Entendiéndose como construcción a los trabajos especificados en el proyecto, según el tipo de camino que hay que construir mediante un trazo nuevo. Dichos trabajos comienzan con el desmonte siguiendo con los cortes, préstamos, terraplenes, canales, acarrees, obras de drenaje, puentes, estructura del pavimento y señalamiento horizontal y vertical.

¹² Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_220120.pdf





Generalmente el ancho del camino nuevo se construye con un promedio entre 6 y 7 metros, según el volumen de tránsito (para camino Alimentador), para el caso de Camino Rural es de 4.5 metros.

La modernización por su parte hace referencia a los trabajos que se ejecutan en un camino rural o alimentador con el fin de ampliarlo y de mejorar su nivel de servicio, para dejarlo según los requerimientos de un mayor volumen de tránsito y carga.

Comprende acciones tendientes a mejorar sus especificaciones geométricas, entre las que se encuentran:

- La ampliación del camino a 6 o 7 metros en lo general en el nivel del pavimento.
- La mejora del trazo en cuanto al alineamiento horizontal y vertical.
- La modernización y ampliación de puentes.
- Los trabajos complementarios de construcción y las ampliaciones de drenaje, y la mejora de entronques, cruces y señalamiento.

A las acciones que implican erogaciones de gasto de capital destinadas a obra pública en infraestructura, se les consideran Proyectos de inversión, así como la construcción, adquisición y modificación de inmuebles, las adquisiciones de bienes muebles asociadas a estos proyectos, y las rehabilitaciones que impliquen un aumento en la capacidad o vida útil de los activos de infraestructura e inmuebles.

En relación a lo anterior, la construcción y modernización son consideradas acciones relacionadas a los proyectos de inversión, confirmando aun la congruencia que guarda la modalidad del programa (Modalidad K).

De acuerdo al Manual de Organización de la SCT, la Unidad que fungirá como responsable de dichas acciones, es la Dirección General de Carreteras, haciendo hincapié a lo establecido en el Reglamento Interior de la SCT:

Artículo 17. Corresponde a la Dirección General de Carreteras¹³,

I. Participar en la planeación, coordinación y evaluación de los programas carreteros para la construcción y modernización de la red federal de carreteras, así como para la

¹³ Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero del 2009,

https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=217149&pagina=61&seccion=1





construcción, modernización, reconstrucción y conservación de los caminos rurales y alimentadores.

II. Elaborar y difundir los lineamientos generales para la integración de los planes y programas en materia de construcción, modernización, reconstrucción y conservación de caminos rurales y alimentadores, a fin de que sean congruentes con el Programa Sectorial;

X. Evaluar y dar seguimiento a los programas de construcción y modernización de carreteras federales y de construcción, modernización, reconstrucción y conservación de caminos rurales y alimentadores, e informar a las autoridades correspondientes sobre el avance en la ejecución de las obras conforme al calendario y presupuesto autorizados;

XII. Participar, junto con las autoridades competentes de las entidades federativas y de los municipios, en acciones de coordinación interinstitucional relacionadas con los programas de caminos rurales y alimentadores;

Conforme a lo anterior es importante mencionar que la operación del Programa K-031 se realiza en conjunto la Dirección General de Carreteras con los Centros SCT, quienes también son parte de la estructura organizacional de la SCT.

A los Centros SCT les corresponde de acuerdo al Artículo 44 del Reglamento Interior de la SCT:

I. Ejercer la representación de la Secretaría en la entidad federativa de su adscripción, respecto de las atribuciones que conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le han sido conferidas a la misma; inclusive en los procedimientos judiciales, y contenciosos administrativos en que ésta sea parte, por conducto del Jefe de la Unidad de Asuntos Jurídicos del propio Centro SCT, excepto con relación a las atribuciones que sean competencia exclusiva del Secretario o de las Unidades Administrativas que él designe;

II. Ejecutar los programas de descentralización, desconcentración, modernización y simplificación administrativa que establezcan las unidades centrales;

V. Vigilar, promover, supervisar y ejecutar los programas de la Secretaría, en la entidad federativa de su adscripción, de conformidad con las normas e instrucciones que determine la Coordinación General de Centros SCT, conjuntamente con las unidades administrativas centrales;

X. Elaborar sus programas anuales de adquisiciones y obras públicas, y llevar a cabo los procedimientos para la contratación de adquisiciones y arrendamientos de bienes muebles, servicios de cualquier naturaleza y obras públicas, inclusive los relativos a excepciones a la





licitación pública, de acuerdo con los montos que fijen las unidades administrativas centrales, e informar a éstas sobre los referidos casos de excepción en los plazos que se requiera para dar cumplimiento a las disposiciones legales aplicables.

En la actualidad la SCT cuenta con 31 Centros SCT.

UR	Denominación	UR	Denominación	UR	Denominación
621	Centro SCT Aguascalientes	632	Centro SCT Guerrero	642	Centro SCT Querétaro
622	Centro SCT Baja California	633	Centro SCT Hidalgo	643	Centro SCT Quintana Roo
623	Centro SCT Baja California Sur	634	Centro SCT Jalisco	644	Centro SCT San Luis Potosí
624	Centro SCT Campeche	635	Centro SCT México	645	Centro SCT Sinaloa
625	Centro SCT Coahuila	636	Centro SCT Michoacán	646	Centro SCT Sonora
626	Centro SCT Colima	637	Centro SCT Morelos	647	Centro SCT Tabasco
627	Centro SCT Chiapas	638	Centro SCT Nayarit	648	Centro SCT Tamaulipas
628	Centro SCT Chihuahua	639	Centro SCT Nuevo León	649	Centro SCT Tlaxcala
630	Centro SCT Durango	640	Centro SCT Oaxaca	650	Centro SCT Veracruz
631	Centro SCT Guanajuato	641	Centro SCT Puebla	651	Centro SCT Yucatán
				652	Centro SCT Zacatecas

Cabe resaltar que los centros SCT en coordinación con las entidades estatales promueven el registro de proyectos en cartera de inversión para el desarrollo de infraestructura.

6.3 Previsiones para la integración y operación del padrón de beneficiarios

De conformidad con la modalidad del Pp K031, y dado que se identificó que el programa atiende un área de enfoque; el Pp no es susceptible de contar con un padrón de beneficiarios, ya que los componentes que entrega el Pp K031 son caminos rurales y carreteras alimentadoras construidos y/o modernizados.





Sin embargo, a fin de llevar un control de los proyectos que el Pp K031 atiende, se cuenta con un inventario de la red rural y alimentadora medido en Km en donde se identifica el camino y su estado físico.

Así también, lo más acercado a contar con un padrón de beneficiarios es el Registro en la Cartera de Proyectos de la SHCP, ya que este dato garantiza que el análisis costo beneficio (ACB) del proyecto cumple con los lineamientos establecidos, resaltando que, sin registro de inversión, la SHCP no libera los recursos, aunque estén etiquetados en el PEF.

6.4 Matriz de Indicadores para Resultados

Como se mencionó anteriormente la Metodología de Marco Lógico fue la herramienta utilizada para la conceptualización y diseño del programa, sin embargo, una propiedad de la MML, es que mediante su correcta aplicación se permite la ejecución, monitoreo y evaluación del programa.

Para el monitoreo y evaluación del programa es necesario contar con la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), como herramienta para examinar el desempeño del programa en todas sus etapas.

Dentro de la MIR se concentran los objetivos del Pp y su alineación con los objetivos de la planeación nacional y sectorial; los indicadores que miden los objetivos de los resultados esperados, y que son también un referente para el seguimiento y la evaluación; los medios para obtener y verificar la información de los indicadores; los bienes y servicios que entrega el programa a la sociedad, para cumplir su objetivo, así como las actividades e insumos para producirlos, incluyendo supuestos sobre los riesgos y contingencias que pueden afectar el desempeño del programa.

Para la Construcción de la MIR es necesario retomar algunos elementos que, durante la aplicación de la MML,

Del árbol de objetivos, retomaremos aquellos en los que el programa se enfocara en cada nivel, estos objetivos formaran parte del Resumen Narrativo.





Fin



Propósito



Componentes



Actividades



Objetivo Estratégico	Contribuir a reducir las divergencias regionales de conectividad entre poblaciones, a través de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras.
Resultado que pretende el programa	Red Rural y Alimentadora cuenta con desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo
Entregables (bienes o servicios)	Caminos rurales y carreteras alimentadoras construidas y modernizadas.
Acciones para producir los entregables	Seguimiento a la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.
	Seguimiento al gasto de recursos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Si el programa está bien diseñado, se pueden examinar las relaciones causa-efecto entre los diferentes niveles del resumen narrativo en dirección ascendente.

INDICADORES





INDICADOR NIVEL FIN

OBJETIVO: Contribuir a reducir las divergencias regionales de conectividad entre poblaciones, a través de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta
Índice de conectividad vial	Este indicador mide la conectividad existente entre regiones y ciudades a través de vialidades terrestres, toma valores de entre 0 y 100, donde 100 es la excelencia en la conectividad vial.	El índice es calculado por el Foro Económico Mundial como parte del subpilar 2.01 del Reporte Global de Competitividad; considera 2 elementos: una medida de velocidad promedio y una medida de rectitud de la carretera; es elaborado considerando información de Google Directions y Open Street Map.	Absoluto
Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición
Índice	Estratégico	Eficacia	Anual

INDICADOR NIVEL PROPÓSITO

OBJETIVO: Red Rural y Alimentadora cuenta con desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo

Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta
Porcentaje de kilómetros atendidos con trabajos de construcción y modernización.	Este indicador mostrará la relación entre los kilómetros atendidos con trabajos de Construcción y Modernización y el total de kilómetros por atender en el mismo programa.	$((\text{kilómetros atendidos con trabajos de construcción y modernización en el ejercicio}) / (\text{kilómetros a ejecutar con trabajos de construcción y modernización en el ejercicio})) \times 100$	Relativo
Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición
Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Anual





INDICADOR NIVEL COMPONENTE

OBJETIVO: Caminos rurales y carreteras alimentadoras construidas y modernizadas.

Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta
Porcentaje de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización.	Este indicador mostrará la relación entre los caminos atendidos con trabajos de Construcción y Modernización y el total de caminos por atender en el mismo programa.	((Caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización en el ejercicio) / (Caminos rurales y alimentadores a ejecutar con trabajos de construcción y modernización)) x 100	Relativo
Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición
Porcentaje	Gestión	Eficacia	Anual

INDICADOR NIVEL ACTIVIDAD

OBJETIVO 1: Seguimiento a la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta
Porcentaje de avance en la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.	Este indicador mostrará la relación entre los caminos licitados del programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores y el total de caminos programados a licitar en el mismo programa.	((Numero de licitaciones de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores) / (Numero de caminos programados a licitar del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores)) x 100	Relativo
Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición
Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral





OBJETIVO 2: Seguimiento al gasto de recursos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta
Porcentaje de avance financiero del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores	Este indicador mostrará la relación entre los recursos ejercidos en el programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores y el total de recursos autorizados en el mismo programa.	((Recursos ejercidos en el Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores) / (Recursos etiquetados o modificados en el Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores)) x 100	Relativo
Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición
Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral

MEDIOS DE VERIFICACIÓN

La columna de Medios de Verificación se compone por las fuentes de información a consultar para verificar el logro de los objetivos a través del cálculo de indicadores.

Nivel Fin

Objetivo: Contribuir a reducir las divergencias regionales de conectividad entre poblaciones, a través de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Indicador: Índice de conectividad vial

Medio de Verificación: The global competitiveness report / Foro Económico Mundial. Disponible en: <https://es.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2019>

Nivel Propósito

Objetivo: Red Rural y Alimentadora cuenta con desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo.

Indicador: Porcentaje de kilómetros atendidos con trabajos de construcción y modernización.





Medio de Verificación: Porcentaje de kilómetros atendidos con trabajos de construcción y modernización.: Reporte denominado; Avances físicos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores, el cual es generado por la Dirección General de Carreteras y está disponible para su consulta en las instalaciones de la Dirección General Adjunta de Caminos Rurales y Alimentadores, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 17, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.

Nivel Componente

Objetivo: Caminos rurales y carreteras alimentadoras construidas y modernizadas.

Indicador: Porcentaje de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización.

Medio de verificación: Porcentaje de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización.: Reporte denominado; Seguimiento de los Programas y Proyectos de Inversión de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores, el cual es generado por la Dirección General de Carreteras y está disponible para su consulta en las instalaciones de la Dirección General Adjunta de Caminos Rurales y Alimentadores, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 17, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.

Nivel Actividad:

Objetivo 1. Seguimiento a la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Indicador: Porcentaje de avance en la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Método de cálculo: Porcentaje de avance en la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores: Porcentaje de avance en la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores: Reporte denominado Porcentaje de licitaciones de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Objetivo 2. Seguimiento al gasto de recursos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.





Indicador: Porcentaje de avance financiero del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.

Medios de verificación: Porcentaje de avance financiero del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores: Reporte denominado; Estado del Ejercicio, del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores, el cual es generado por la Dirección General de Carreteras y está disponible para su consulta en las instalaciones de la Dirección General Adjunta de Caminos Rurales y Alimentadores, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 17, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.

Supuestos

Los supuestos obedecen a los riesgos que enfrenta el programa, en donde la DGC no tiene injerencia para su mitigación. Para fines del concentrado de los supuestos en la MIR, se consideran solo aquellos que tengan una posibilidad razonable de ocurrencia y que representen situaciones contingentes a solventar, su redacción se realiza en relación directa con el cumplimiento de indicados.

OBJETIVO	SUPUESTO
<p style="text-align: center;">FIN</p> <p>Contribuir a reducir las divergencias regionales de conectividad entre poblaciones, a través de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras.</p>	<p>Existen políticas públicas complementarias que promueven la integración regional del país.</p>
<p style="text-align: center;">PROPÓSITO</p> <p>Red Rural y Alimentadora cuenta con desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo</p>	<p>Existen condiciones climatológicas favorables Cumplimiento del contrato de ejecución por las empresas ejecutoras</p>





<p style="text-align: center;">COMPONENTE</p> <p style="text-align: center;">Caminos rurales y carreteras alimentadoras construidas y modernizadas.</p>	<p>Que las obras autorizadas en el Programa de Construcción y Modernización cuenten con todos los elementos para su licitación, contratación y ejecución.</p>
<p style="text-align: center;">ACTIVIDAD</p> <p>Seguimiento a la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.</p>	<p>*Que las obras cuenten con registro vigente ante la SHCP, estudios y proyectos debidamente validados y autorizados, permisos ambientales ante la SEMARNAR y derecho de vía liberado. *Que las obras cuenten con disponibilidad de recursos en el oficio de liberación de inversión (OLI). *Que los Centro SCT envíe a la DGACRYA los oficios de solicitud de autorización para licitar mediante Invitación a Cuando Menos Tres Personas y los Resúmenes de Convocatoria Pública, de los caminos. *Que se publiquen los Resúmenes de Convocatorias de licitación en el DOF.</p>
<p style="text-align: center;">ACTIVIDAD</p> <p>Seguimiento al gasto de recursos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.</p>	<p>*Que los procesos de su licitación, contratación y ejecución de obra, se realicen conforme a los programado originalmente. *Que los recursos programados sean ejercidos en su totalidad</p>

Detalle de la Matriz	
Ramo:	9 - Comunicaciones y Transportes
Unidad Responsable:	210 - Dirección General de Carreteras
Clave y Modalidad del Pp:	K - Proyectos de Inversión
Denominación del Pp:	K-031 - Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales
Clasificación Funcional:	





Finalidad:	3 - Desarrollo Económico							
Función:	5 – Transporte							
Subfunción:	1 - Transporte por Carretera							
Actividad Institucional:	10 - Carreteras alimentadoras y caminos rurales eficientes, seguras y suficientes							
Fin								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Contribuir a reducir las divergencias regionales de conectividad entre poblaciones, a través de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras.			1			Existen políticas públicas complementarias que promueven la integración regional del país.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Índice de conectividad vial	Este indicador mide la conectividad existente entre regiones y ciudades a través de vialidades terrestres, toma valores de entre 0 y 100, donde 100 es la excelencia en la conectividad vial.	El índice es calculado por el Foro Económico Mundial como parte del subpilar 2.01 del Reporte Global de Competitividad; considera 2 elementos: una medida de velocidad promedio y una medida de rectitud de la carretera; es elaborado considerando información de Google Directions y Open Street Map.	Absoluto	Índice	Estratégico	Eficacia	Anual	The global competitiveness report / Foro Económico Mundial. Disponible en: https://es.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2019
Propósito								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Red Rural y Alimentadora cuenta con desarrollo de infraestructura para la conexión de comunidades rurales con Centros Generadores de Desarrollo			1			Existen condiciones climatológicas favorables Cumplimiento del contrato de ejecución por las empresas ejecutoras		





Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de kilómetros atendidos con trabajos de construcción y modernización.	Este indicador mostrará la relación entre los kilómetros atendidos con trabajos de Construcción y Modernización y el total de kilómetros por atender en el mismo programa.	((kilómetros atendidos con trabajos de construcción y modernización en el ejercicio) / (kilómetros a ejecutar con trabajos de construcción y modernización en el ejercicio)) x 100	Relativo	Porcentaje	Estratégico	Eficacia	Anual	Porcentaje de kilómetros atendidos con trabajos de construcción y modernización.: Reporte denominado; Avances físicos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores, el cual es generado por la Dirección General de Carreteras y esta disponible para su consulta en las instalaciones de la Dirección General Adjunta de Caminos Rurales y Alimentadores, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 17, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
Componente								
Objetivo			Orden			Supuestos		
Caminos rurales y carreteras alimentadoras construidas y modernizadas.			1			Que las obras autorizadas en el Programa de Construcción y Modernización cuenten con todos los elementos para su licitación, contratación y ejecución.		
Indicador	Definición	Método de Cálculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización.	Este indicador mostrará la relación entre los caminos atendidos con trabajos de Construcción y Modernización y el total de caminos por atender en el mismo programa.	((Caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización en el ejercicio) / (Caminos rurales y alimentadores a ejecutar con trabajos de construcción y modernización)) x 100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Porcentaje de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización.: Reporte denominado; Seguimiento de los Programas y Proyectos de Inversión de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores, el cual es generado por la Dirección General de Carreteras y esta disponible para su consulta en las instalaciones de la Dirección General Adjunta de Caminos Rurales y Alimentadores, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 17, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
Actividad								





Objetivo			Orden			Supuestos		
Seguimiento a la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.			1			*Que las obras cuenten con registro vigente ante la SHCP, estudios y proyectos debidamente validados y autorizados, permisos ambientales ante la SEMARNAR y derecho de vía liberado. *Que las obras cuenten con disponibilidad de recursos en el oficio de liberación de inversión (OLI). *Que los Centro SCT envíe a la DGACRYA los oficios de solicitud de autorización para licitar mediante Invitación a Cuando Menos Tres Personas y los Resúmenes de Convocatoria Pública, de los caminos. *Que se publiquen los Resúmenes de Convocatorias de licitación en el DOF.		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación
Porcentaje de avance en la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores	Este indicador mostrará la relación entre los caminos licitados del programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores y el total de caminos programados a licitar en el mismo programa.	((Numero de licitaciones de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores) / (Numero de caminos programados a licitar del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores)) x 100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Porcentaje de avance en la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores: Porcentaje de avance en la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores: Reporte denominado Porcentaje de licitaciones de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores
Objetivo			Orden			Supuestos		
Seguimiento al gasto de recursos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores.			1			*Que los procesos de su licitación, contratación y ejecución de obra, se realicen conforme a los programado originalmente. *Que los recursos programados sean ejercidos en su totalidad		
Indicador	Definición	Método de Calculo	Tipo de Valor de la Meta	Unidad de Medida	Tipo de Indicador	Dimensión del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de Verificación





Porcentaje de avance financiero del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores	Este indicador mostrará la relación entre los recursos ejercidos en el programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores y el total de recursos autorizados en el mismo programa.	((Recursos ejercidos en el Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores) / (Recursos etiquetados o modificados en el Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores)) x 100	Relativo	Porcentaje	Gestión	Eficacia	Trimestral	Porcentaje de avance financiero del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores: Reporte denominado; Estado del Ejercicio, del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores, el cual es generado por la Dirección General de Carreteras y esta disponible para su consulta en las instalaciones de la Dirección General Adjunta de Caminos Rurales y Alimentadores, sita en Av. Insurgentes Sur No. 1089-piso 17, colonia Nochebuena, Cd. de México, a toda persona que así lo requiera.
---	---	---	----------	------------	---------	----------	------------	---

7. ANÁLISIS DE SIMILITUDES Y COMPLEMENTARIEDADEDES

De conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, corresponde a la SCT formular y conducir las políticas públicas para el desarrollo del transporte; por lo que entre sus funciones destaca la gestión de diferentes Pp's que tienen como encomienda la construcción, conservación y modernización de los caminos rurales y carreteras alimentadoras, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares. En función de lo anterior, se identificaron dos programas que cuentan con objetivos similares al Pp K031 y, a continuación, se presenta su análisis de similitudes y complementariedades con este:

Pp K037 "Conservación de Infraestructura de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras"

Este programa tiene como finalidad la conservación en buen estado de los caminos rurales y carreteras alimentadoras mediante acciones que permitan que estos se encuentren en condiciones aceptables de transitabilidad, como también, restablecer las condiciones originales de circulación, operación y seguridad de un camino, después de sufrir algún deterioro, ya sea por falta de conservación, por algún fenómeno natural, por mayor tránsito vehicular en dimensión y peso al que fue diseñado el camino.





Pp K-039 Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras

El programa se encuentra enfocado a la realización de los estudios requeridos para la promoción de proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras, tales como proyecto ejecutivo y manifestación de impacto ambiental; todo ello para garantizar la viabilidad de la infraestructura que se pretende crear por medio del Pp K-031.

Este programa cuenta con coincidencias con el Pp K-037, ya que están dirigidos a la atención del mismo sector de la RNC, es decir la red rural y alimentadora; uno mediante la demostración de la viabilidad técnica, financiera y ambiental para la promoción de nuevos proyectos y el otro por medio de la conservación de los proyectos ya construidos y con cierto grado de deterioro.

Los programas con los que el Pp K-037 tiene similitud o complementariedad son parte del sector 09 Comunicaciones y Transportes, lo que explica su relación como una serie de programas encaminados a fomentar infraestructura de calidad e incluyente que conecte a las comunidades rurales con aquellos lugares que les permitan generar actividad comercial, educativa, laboral, entre otras.

8. PRESUPUESTO

El Pp K-031 “Proyectos de construcción de Carreteras Alimentadoras y Caminos Rurales” realiza su operación a través de la asignación de recursos presupuestales de tipo federal, la cual constituye su única fuente de financiamiento; de acuerdo al Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2021, para dar cumplimiento a la Directriz 3 Desarrollo Económico Incluyente, a los programas y líneas de acción en el 2021, la SCT dispondrá de un presupuesto total de 55,919.6 millones de pesos; con el cual atenderá diferentes acciones entre las cuales se encuentra, atender la infraestructura de la Red Rural y Alimentadora con trabajos de construcción y modernización, canalizando recursos para el Pp K031, por un monto de 2,788,000,000, distribuidos de la siguiente manera:

- Centro SCT Durango 437,000,000
- Centro SCT Guanajuato 120,000,000





- Centro SCT Guerrero 70,000,000
- Centro SCT Nayarit 440,000,000
- Centro SCT Oaxaca 310,000,000
- Centro SCT Sinaloa 700,000,000
- Centro SCT Sonora 379,000,000
- Centro SCT Tabasco 120,000,000
- Centro SCT Veracruz 212,000,000

En congruencia con la modalidad y objetivos que cumple el programa los recursos que le son asignados están clasificados, por su objeto del gasto, en el capítulo 6000 Inversión Pública, que es en donde se agrupan las asignaciones destinadas a obras y proyectos productivos, así como a acciones de fomento; específicamente se clasifican en el concepto 6100 Obra Pública en bienes de dominio público, partida 6150 Construcción de vías de comunicación cuyas asignaciones son destinadas a la construcción incluyendo construcción nueva, ampliación, remodelación, mantenimiento o reparación integral de vías de comunicaciones como carreteras, autopistas, terracerías, puentes, pasos a desnivel y aeropista.





9. BIBLIOGRAFÍA

- Decreto por el que las dependencias y entidades procederán a elaborar un Programa de Descentralización Administrativa que asegure el avance en dicho proceso. Disponible en: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4673306&fecha=18/06/1984
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_220120.pdf 22/01/2020
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en: [https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/02/Reglamento SCT_200831.pdf](https://ts.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/02/Reglamento_SCT_200831.pdf) 8/01/2009
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/planeacion/documentos-del-sector-2001-2006/programas/programa-sectorial-2001-2006/>
- Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina. Disponible en: <file:///C:/Users/consu/AppData/Local/Temp/Dialnet-InfraestructuraCarretera-5252069-3.pdf>
- Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, Sector Comunicaciones y Transportes. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ProgramaNacional/pni.pdf>
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes. Disponible en: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes.pdf)
- Historia de las carreteras. Disponible en: <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/jspui/bitstream/132.248.52.100/444/3/A3.pdf>
- Desarrollo de las carreteras en México. Disponible en: <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/529/A4.pdf?sequence=4>
- Infraestructura en México: Prioridades y Deficiencias del Gasto Público. Disponible en: https://ciep.mx/wp-content/uploads/2020/06/Gasto-en-Infraestructura-CIEP-Jun_22_2020-v2.pdf





- Semblanza de la Dirección General de Conservación de Carreteras. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/>
- Caminos y Transportes mexicanos al comenzar el siglo XIX. Disponible en: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/510/6/RCE10.pdf>
- El caminero en la Historia. Disponible en: <https://www.gob.mx/sct/articulos/el-caminero-en-la-historia-13124>
- Manual de Organización de la Unidad de Infraestructura Carretera para el Desarrollo Regional. Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/normatecaNew/wp-content/uploads/2014/03/Manual-de-Organizacion-de-la-Unidad-de-Infraestructura-Carretera-para-el-Desarrollo-Regional-Septiembre-2000.pdf>
- Antecedentes Históricos. Disponible en: <http://www.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/MartinezSCM/anteced.pdf>
- Los caminos en los Pueblos y Comunidades Rurales, y su impacto en el Desarrollo Rural Sustentable: Disponible en: http://www.cedrssa.gob.mx/files/b/9/53caminos_rurales.pdf
- Apéndice para la clasificación de los caminos y puentes a que se refiere el artículo 6° del Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de Jurisdicción Federal.
- Banco Mundial; Las carreteras rurales abren el camino a una vida mejor para los hondureños del campo. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2015/06/24/las-carreteras-rurales-abren-el-camino-a-una-vida-mejor-para-los-hondurenos-del-campo>
- Banco Mundial; Nicaragua: Proyecto de infraestructura beneficiará directamente a 75,000 personas en zonas rurales y a la producción agro-industrial. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2011/12/13/wbnicaragua-infrastructure-project-benefit-75000-people-rural-areas-well-agro-industrial-production>
- Banco Mundial; Report Number: ICRR0021276, Independent evaluation group. Disponible en: <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/858811534709177053/pdf/P123447-ICRR.pdf>
- Banco Mundial, (2006); [Ecuador - Rural Roads Project](#) . Disponible en: <http://projects.bancomundial.org/P007077/rural-roads-project?lang=es&tab=overview>





- Banco Mundial, (2015) Proyecto de caminos rurales y carreteras principales. Disponible en: <http://projects.bancomundial.org/P035737/rural-main-roads-project?lang=es>
- Banco Mundial; Garantizar buenos caminos para todos: la transformación de la cultura de mantenimiento vial en Paraguay. Disponible en: <https://www.bancomundial.org/es/results/2018/06/27/mantenimiento-vial-paraguay>
- Banco Mundial; Programa de Rehabilitación y mantenimiento vial. Disponible en: <http://projects.bancomundial.org/P125803/uy-transport-infrastructure?lang=es&tab=overview>
- Cartera de inversión de la SHCP. Disponible en: https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#/consulta/documentos
- Mier y Terán, Carlos; Planeación integral y prospectiva del transporte. Disponible en: http://www.amivtac.org/spanelWeb/file-manager/Biblioteca_Amivtac/Reuniones-Nacionales/VI/VI-Tomo-I-9-Conferencia.pdf
- Ministerio de Transporte de Infraestructura, (2016); Proyecto Mejoramiento de Infraestructura Vial Rural
- Población rural y urbana INEGI. Disponible en: http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur_urb.aspx?tema=P
- Secretaría de Comunicaciones y transportes; Guía de procedimientos y técnicas para la conservación de carreteras en México, (2014). Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Guias/guia-conser-2016.pdf>
- Torres Trujillo, Raúl; El modelo peruano para el desarrollo de caminos rurales (2017), Revista de Ingeniería, No. 45, 2017, pp. 40-51





COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



2020

AÑO DE
LEONA VICARIO
BENEMÉRITA MADRE DE LA PATRIA

ANEXOS





FICHA CON DATOS GENERALES DEL PROGRAMA PROPUESTO O CON CAMBIOS SUSTANCIALES

09 COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Modalidad del Programa: K

Denominación del Programa: Proyectos de Construcción de Carreteras Alimentadoras y Caminos Rurales

Unidad Responsable: Dirección General de Carreteras

Recursos Presupuestarios requeridos para el primer año de operaciones

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios Personales	-
2000 Materiales y suministros	-
3000 Servicios Generales	-
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	-
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	-
6000 Inversión Pública	2,788,000,000
7000 Inversiones Financieras y otras provisiones	-
8000 Participaciones y aportaciones	-
9000 Deuda Pública	-
TOTAL	2,788,000,000

Fuente u origen de los recursos

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
Recursos Fiscales	100.0
Otros recursos (especificar fuente (s))	0
Total	100.0





Población

Definición de la población o área de enfoque objetivo	Red Rural y Alimentadora con tramos para su Construcción o Modernización
Cuantificación de la población o área de enfoque objetivo	210.0 Km de la Red Rural y Alimentadora
Estimación de la población a atender en el ejercicio fiscal 2020	210.0 Km de la Red Rural y Alimentadora

Descripción del problema por afectaciones diferenciadas en determinados grupos poblacionales.

México cuenta con 188,594 localidades rurales de las cuales el 27% se encuentra aisladas, mostrando una condición de rezago económico y social pues se encuentran alejadas de los principales centros de desarrollo, por lo que es importante impulsar acciones encaminadas a la construcción de nuevos caminos rurales y carreteras alimentadoras, así como para la modernización de la Red Rural y Alimentadora existente, a fin de mejorar las condiciones de vida de aquellas poblaciones.

Grupo Poblacional	Características	Grupo de referencia
Población Rural	Personas que habitan comunidades rurales de acuerdo con la definición del Instituto Nacional de Estadística y Geografía: una población se considera rural cuando tiene menos de 2,500 habitantes.	Población urbana: una población se considera rural cuando tiene más de 2,500 habitantes.

Estimación de metas para la operación del programa en el ejercicio fiscal 2020 para los indicadores de nivel fin, propósito, componente y actividad de la MIR





Nivel	Nombre del Indicador	Meta estimada
Fin	Índice de conectividad vial	
Propósito	Porcentaje de kilómetros atendidos con trabajos de construcción y modernización.	100
Componente	Porcentaje de caminos rurales y alimentadores atendidos con trabajos de construcción y modernización.	100
Actividades	Porcentaje de avance en la licitación de los caminos del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores	100
	Porcentaje de avance financiero del Programa de Construcción y Modernización de Caminos Rurales y Alimentadores	100





COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS ENTRE PROGRAMAS

Nombre del Programa	Dependencia/entidad	Propósito	Población o área de enfoque objetivo	Cobertura Geográfica	¿Este programa presentaría riesgos de similitud con el programa propuesto?	¿Este programa se complementarían con el programa propuesto?	Explicación
K037 "Conservación de Infraestructura de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras"	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Red Rural y Alimentadora en México presenta infraestructura en condiciones físicas de deterioro	Red Rural y Alimentadora	Nacional	No	Si	Ambos programas atienden a la misma área de enfoque objetivo, sin embargo, el K031 la atiende mediante trabajos de construcción y modernización, mientras el Pp K037, lo hace a través de trabajos de conservación. Por lo que no hay una similitud de acciones.
K039 Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Los Centros SCT reciben factibilidad técnica, socioeconómica y ambiental de las iniciativas de proyectos para la creación o modernización de caminos rurales y carreteras alimentadoras.	Los Centros SCT con iniciativas de proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras.	Nacional	No	Si	Para la ejecución de los proyectos que se emprenderán a través del K031, es necesario la intervención del Pp K039 el cual está diseñado para llevar a cabo los estudios a fin de comprobar la factibilidad, socioeconómica, y ambiental de las iniciativas de proyecto para la construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

